

За рулем
ISSN 0321—4249
1
1989
Moscou
Lisboa
UNION DES JOURNALISTES
DE L'URSS
Москва—Лиссабон.
На ВАЗ—2109
через Европу за 45
часов
О том, как это
удалось трем советским
журналистам, — читайте
на стр. 16—17



АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Потери из-за отвратительного, будем называть вещи своими именами, состояния дорог исчисляются десятками миллионов рублей. Гибнут люди, техника, грузы.

Водителю КамАЗа, который вы видите на снимке, еще повезло. Он сам не пострадал. Но обратите внимание на «рытвину», в которую он угодил. Дальше, как говорится, ехать уже некуда. До каких же пор наши дороги будут пребывать в столь плачевном состоянии!

С этого года вступил в силу новый порядок уплаты ежегодного сбора с владельцев транспортных средств. Налог в среднем увеличен втрое. Снова, как в былые времена, не посоветовались с общественностью, с теми, кто каждодневно садится за руль. А вопросов здесь немало. Видимо, не последнюю роль сыграло прежнее мышление: раз имеет автомобиль, значит живет роскошно и в состоянии платить.

Но дело даже не в этом. Более всего волнует другое. Нам дозарезу нужны хорошие дороги. Принимаются программы их реконструкции, совершенствования, строительства. Об одной из таких программ — по Нечерноземью — мы уже рассказывали. Хорошо платить можно лишь за хороший товар. А его пока нет, и будет ли! До сих пор налоговые сборы с владельцев транспортных средств растворялись в местных бюджетах и часто использовались совсем не на развитие дорожной сети. Куда отныне пойдут эти средства!

— Уже в 1995 году в Нечерноземье не останется ни одного километра дорог без асфальтового или асфальтобетонного покрытия, — заверил редакцию заместитель министра автомобильных дорог РСФСР А. Надежко. — Это касается и дорог общего пользования, и внутрихозяйственных. Около двух тысяч километров их придется на автомагистрали. Потребуются огромные средства. В прошлом году дополнительно к плановым капиталовложениям было выделено еще 200 миллионов рублей, в нынешнем — 400, а в 1990 году эта добавка составит 750 миллионов. Выполнением программы занято 11 министерств. Опыт прошедшего года говорит в пользу того, что все вопросы обеспечения техникой и стройматериалами можно решать, а намеченное выполнять.

И все же, наученные зачастую горьким опытом наших строек, мы вправе высказать опасение: а не получится ли, как уже бывало, что деньги мы соберем, но они так и останутся не освоенными из-за отсутствия необходимых трудовых и материальных ресурсов, высокопроизводительной техники, современных материалов, из-за неразворотливости и непредприимчивости ответственных лиц. Эти вопросы нас волнуют теперь особо: своим ежегодным, да еще утроенным налогом автолюбители, все владельцы транспортных средств (от «дорожного налога» не освобождаются ныне и государственные, кооперативные и другие организации, имеющие автомобили) как бы дают дорожникам аванс. Он должен расходоваться по-хозяйски и быть вовремя возвращен современными, долговечными и безопасными дорогами.

ПОРА НАДЕЖД И ОЖИДАНИЙ

● Переход на новые модели стал серьезным испытанием для отрасли, ее смежников и потребителей

Как и для всех людей, для автомобилистов приход Нового года — пора надежд и ожиданий. Надеются вскоре познакомиться с машиной новой модели, а может — чем черт не шутит! — и купить ее. Ждут, что хоть немного разожмутся наконец безжалостные тиски дефицита всего и вся: машин, запчастей, бензина, гаражей, услуг... А вместе с тем — дефицита порядка и вежливости, предупредительности друг к другу и взаимной заинтересованности.

Надежды рождаются, понятно, не на пустом месте: повод к ним дают события года минувшего. Вспомним их несколькими словами — это поможет понять, каким из сегодняшних ожиданий суждено сбыться, какие, скорее всего, напрасны.

Для легкового автомобилестроения 1988-й стал этапным годом. Освоены проектные мощности по производству переднеприводных машин ВАЗ—2108 и ВАЗ—2109 в объединении «АвтоВАЗ», объединение «Москвич» в июле полностью перешло на выпуск новой модели «2141», завершив производство «Москвича—2140» и его модификаций. Потребители получили первые тысячи автомобилей «Таврия» ЗАЗ—1102, первые серийные машины «Ока» (сколько именно — узнаем, когда этот номер уже выйдет). Менее заметным, но весьма отрадным событием стал выпуск на «Ижмаше» двух новых модификаций: грузопассажирского ИЖ—27156 и «Комби» для села (подробно о них — в одном из ближайших номеров).

Все эти факты говорят о прогрессе и обновлении в отрасли, а значит, должны вселять оптимизм. К сожалению, «побочные эффекты», сопровождающие переход на новые модели, оставляют для него мало места. Из-за неудовлетворительной, несвоевременной подготовки производства на автомобильных заводах, и особенно на предприятиях-смежниках, выпуск новинок осваивается с большим трудом. Во многих случаях низко их качество, что неизбежно при неритмичности работы, использовании временных технологических решений. Между прочим, обходные технологии в период освоения новых моделей применяют и многие зарубежные фирмы. С той, правда, разницей, что там этого не ощущает потребитель.

Страдает и количество. С начала 1988 года нарастал долг по машинам новых моделей и у ЗАЗа, и у АЗЛК. «Коммунару», который пока полным ходом делает ЗАЗ—968М, возможно, удалось удержать общий объем производства на прежнем уровне. Заводу же имени Ленинского комсомола, где ход реконструкции потребовал свернуть изготовление старой машины, восполнить долг нечем.

Из объективных причин можно выделить три важнейших. Прежде всего — серьезные задержки в поставках оборудования. Например, Минстанкопром пока недодал АЗЛК 79 станков, а ведь завод в соответствии с установленными сроками уже полностью перешел на выпуск модели «2141». Не может получить все нужное для выпуска ЗАЗ—1102 оборудование объединение «АвтоЗАЗ».

Вторая причина — немощь смежников. Развивая автомобилестроение, мы очень мало уделяем им внимания. У нас недоразвитая инфраструктура предприятий, обеспечивающих автомобили материалами, комплектующими изделиями. А ведь в стоимости автомобиля половина падает на изделия заводов-смежников. Координировать их развитие, очевидно, должен Госплан СССР, но...

И, наконец, трудовые ресурсы. Найти и обучить молодые кадры, поднять квалификацию имеющегося персонала, подготовить их к работе по новейшей технологии, дать им начала информатики, научить обращаться с роботами, электронными устройствами — дело не только АЗЛК или ЗАЗа. Вопрос о повышении уровня профессионального образования выходит за пределы отрасли.

Но вспомним о потребителе. Знание и понимание трудностей не поможет в устранении дефектов на его автомобиле, не увеличит у него шанс приобрести долгожданную машину.

И наши автомобилисты продолжают надеяться — снова «надеяться!», что в 1989-м и АЗЛК и ЗАЗ преодолеют трудности переходного периода и тогда... Даже выйдя на проектную мощность, АЗЛК даст 160 тысяч машин — меньше, чем делал раньше. Разрабатывая в свое время технико-экономическое обоснование реконструкции, подсчитали, что этого достаточно. С той поры, однако, спрос на автомобили по всей стране явно обострился — а тут еще минус 20 тысяч. Наверное, другое предприятие восполнит эту убыль увеличением своего производства? В лучшем случае в 1990 году, когда согласно планам должны сделать 40 тысяч машин «Ока» (не считая предназначенных инвалидам 10 тысяч в Серпухове).

Да, рассчитывать на изобилие автомобилей пока не приходится. Но будут происходить качественные изменения в программах заводов, все заметнее станет вытеснение устаревших моделей новыми, более совершенными. В связи с этим скептически настроенные покупатели нередко высказываются в том духе, что-де хорошие, проверенные временем модели безоглядно заменяются модными переднеприводными.

А так ли безоглядно? Если ориентироваться на плановые цифры, в 1988 году доля переднеприводных машин не должна была превысить четверти общего выпуска легковых автомобилей в стране. В 1989-м она в самом благоприятном случае достигнет трети. И в 1990-м, с учетом того, что выйдет на проектную мощность АЗЛК, полностью освоит новую машину ЗАЗ, будет выпущено намеченное количество «Оки», — все-таки переднеприводные составят менее половины всех изготовленных автомобилей. Остальное — «жигули» классической компоновки (это почти две трети выпуска всех ВАЗов, примерно 440 тысяч), 100% ИЖей (еще 120 тысяч), которые вовсе не планируют делать переднеприводными. Так что ситуация не столь драматична, как представляется иным скептикам.

Другое дело, каков выбор и за какую цену предоставляется покупателю «классика» (хотя бы теоретически — практически он вынужден брать ту, что «выделили»!). Трудно не заметить, что на конвейере ВАЗа быстрее всего уступили место новым моделям наименее дорогие и потому чрезвычайно популярные ВАЗ—2101, затем ВАЗ—21011, теперь ВАЗ—21013. Выпуск самого «дешевого» сейчас ВАЗ—2105 составляет всего около 12% общего, зато «ноль шестой» — более 30%! И ладно бы базовой модели, с «родным» мотором, как говорят автомобилисты, — нет, на рынок поступает в основном модификация «21063». Как свидетельствует почта, она не пользуется любовью покупателей из-за невыгодного соотношения цены и ездовых качеств: очень многие предпочли бы менее комфортабельную, но и не столь дорогую машину или, наоборот, почти за ту же цену — 80-сильную. Правда, начиная с декабря 1986 года часть двигателей (очень малая) ВАЗ—2106 — 1600 см^3 идет на комплектацию «Москвича—2141». Но ведь до этого десять (!) лет, начиная с 1976 года, с конвейера уже сходят ВАЗ—21063. Конечно, заводу тогда «подсказали», что самых дорогих автомобилей нужно больше всего. Ну, а снабдить их моторами от «дешевых» — не все ли равно потребителю в условиях дефицита?

Пренебрежение интересами потребителя, хорошо знакомое по другим отраслям, не обошло, как видим, и автомобилестроение. Хотя применительно к нему вряд ли уместно говорить о «вымывании дешевых товаров» — скорее о предпочтении более дорогих менее дорогим. Суть, впрочем, та же. Минимальный «взнос» вступающего в символический «клуб владельцев «жигулей» составляет уже не 7200 рублей (цена ВАЗ—21013), а восемь тысяч с лишним — цену ВАЗ—2105.

Что касается марки «ИЖ», в наступившем году она все еще будет венчать не новую «Орбиту» (ИЖ—2126), а давно известные модели ИЖ—412 «Москвич» и ИЖ—21251 «Комби». Модернизации уже не способны избавить от недостатков эти устаревшие машины. А вот предложенный недавно грузопассажирский вариант фургона ИЖ—27156 может, на наш взгляд, вызвать интерес, особенно сельских жителей. Так, маневрируя ограниченными возможностями серийных моделей, завод все же пытается приспособить их к сегодняшним запросам потребителей.

По-настоящему, в масштабах всего автомобилестроения, поворот к интересам потребителя еще только намечается. Главную роль здесь должен сыграть новый завод на 900 тысяч легковых автомобилей, который решено возвести в Елабуге («За рулем», 1988, № 11). С принятием в августе 1988 года постановления Совета Министров СССР «О мерах по увеличению производства и ускорению насыщения рынка товарами народного потребления», где речь идет об этом предприятии, по существу начался отсчет времени, отведенного на огромную стройку. Его очень мало: первая очередь должна дать автомобили в 1991 году. Поставленные сроки внушают вместе с большими надеждами и немалые сомнения: управимся ли? Сейчас нужно создать предпосылки для своевременного решения столь сложной и объемной задачи.

Решение построить ЕлАЗ (такую аббревиатуру уже присвоили будущему гиганту) принято под сильным влиянием общественного мнения. Важно и теперь, когда приступили к осуществлению этого замысла, всесторонне учесть общественные интересы, затрагиваемые крупномасштабным проектом, правильно оценить его экономические, социальные, экологические последствия.

Вспомним также, что расчеты, которые приводил журнал в статьях «Планируется застой?» и «Открытым текстом» (1988, № 9 и 11), показывают: даже ЕлАЗ не сможет покрыть дефицит автомобилей, образовавшийся за предыдущие десятилетия. Так что иллюзии о скором удовлетворении спроса — в сторону. Но надежды на то, что у автомобилизации в стране откроется второе дыхание, начинают обретать реальную базу.

Отдел науки и техники «ЗА РУЛЕМ»

КУДА ЕДЕМ?

Автомобиль и окружающая среда



Суждение, что автомобилизация, помимо очевидных благ, породила множество проблем, звучит сегодня вполне банально. Но признаемся: среди этого множества вопросы об ущербе, который наносится окружающей среде, о том, как его уменьшить и что для этого может, даже должен, сделать каждый, мучают нас, автомобилистов (в самом широком толковании этого слова), реже и меньше других. Нельзя сказать, что мы «не в курсе дела»: как же, слыхали и о ядовитом смоге, повисающем над крупными городами, где избыток машин (в Лондоне, к примеру, или Лос-Анджелесе), о страшных кислотных дождях, под струями которых гибнут леса (соответственно, в ФРГ), о пробках на улицах Рима. Но все эти напасти — и смог, и пробки, и гибель лесов — представлялись далекими и чужими, как страны, которые им подвергались. Да и причинные объяснения всегда наготове: неоправданный приоритет индивидуального транспорта, неконтролируемый рост городов, словом — хаос капиталистического развития: в условиях же планового хозяйства такое невозможно.

Одним была удобна такая схема. Другие, хоть и верили меньше, ничем не могли ее опровергнуть: данные о состоянии атмосферы, чистоте воздуха предназначались только для служебного пользования. Перестройка разрушила миф о нашем экологическом благополучии, дух гласности вывел на митинги и демонстрации жителей Нижнего Тагила, Запорожья, других городов, где условия обитания нестерпимо плохи из-за систематического (хотя и планомерного) загрязнения воздуха и воды, обезображивания лика Земли. И хотя автомобиль не стал пока главным обвиняемым на этих «открытых процессах» против губителей окружающей среды, его виновность очевидна и доказана. Вопрос в том, как действовать дальше, чтобы прогресс автомобилизации не обернулся прямой угрозой экологическому равновесию, здоровью людей.

Но, может, мы торопим с ответом, подгоняем события? Ведь и масштабы, и темпы насыщения автомобилями у нас куда ниже, чем в развитых капиталистических странах: на тысячу жителей в 1985 году в США приходилось 599 легковых машин, в ФРГ — 446, у нас — 46. Значит, до беды далеко? Но средний автомобиль в Советском Союзе выделяет в атмосферу значительно больше загрязняющих веществ, чем в США. Так утверждал в своем докладе для советских специалистов Д. Р. Олсон, президент фирмы «Олсон Инжиниринг» (США), занимающейся проблемами сокращения токсичных выбросов дорожными транспортными средствами. У нее, конечно, свой интерес — продавать для наших автомобилей системы снижения токсичности, а потому оценки могут быть не вполне объективны, но доля истины в них есть. Обратимся к газете «Московская правда», еженедельно информирующей о состоянии атмосферы в столице. 6 августа 1988 года: «...Уровень загрязнения воздуха только по двуокиси азота превышал норму в 2 раза и соответствовал фону, установившемуся в последнее время в городе. Отмечались лишь единичные случаи превышения нормы в 1,5—2 раза концентраций окиси углерода, аммиака, фенола, формальдегида 27—28 июля... Неблагоприятные метеорологические условия способствовали накоплению примесей в приземном слое воздуха». 17 сентября: «В Пролетарском, Красногвардейском районе и в центре города (Балчуг) содержание окислов азота было... в 2—4 раза выше нормы». И хотя автомобиль, выбрасывающий немало окиси углерода и окислов азота, не выделен здесь особо, разве эти цифры не обвинение всем, кто отвечает за его «чистоту»?

К сожалению, пагубное воздействие автомобиля на окружающую среду не исчерпывается выбросом токсичных веществ в атмосферу. Неизбежный его спутник — шум, уровень которого в городах и близ магистралей неумолимо нарастает. Разумеется, для каждой модели он нормирован, и регламентирована методика его измерения, но тем загадочнее происхождение и характер шумов, сопровождающих совершенно новые, с конвейера, автомобили. Откуда «раллийный» звук выхлопа у «Волги» ГАЗ—24-10, нестерпимый его треск у ГАЗ—53 и ГАЗ—66 (включая новейшие модификации)? Невообразимый вой трансмиссии у троллейбусов ЗиУ, стон, которым сопровождается почти каждое торможение минских грузовиков? Эти и другие примеры заставляют думать, что наша методика замеров, хотя и соответствует международным требованиям, не отражает истинного положения дел. Иначе чем объяснить, что уровень внешнего шума ЗАЗ—968М (81 дБА) ниже, чем у ВАЗ—21011 (82 дБА)?

Но было бы несправедливо винить только заводы-изготовители. Шум автомобильных потоков, загазованность улиц возрастают из-за непродуманных или нерациональных, продиктованных псевдоэкономией градостроительных решений: низкой пропускной способности городских дорог, отсутствия развязок с непрерывным движением транспорта, из-за планировочных просчетов. Особенно ощущают это жители наиболее крупных городов. У нас есть положительные примеры, когда дорожная сеть строилась с запасом, с обоюдным учетом нужд транспорта и пешеходов: кольцевые развязки в Тольятти и новых районах Киева, двухъярусные — в Набережных Челнах. Зато в московских новостройках улицы пересекаются только под прямым углом, и чуть не на каждом перекрестке бдит светофор.

Свои звуки и ароматы в городской пейзаж вносят и коммунальные службы. Примеры? Под боком, по соседству: полтора года назад на Бульварном кольце Москвы меняли асфальт, сняв предварительно его верхний слой. Снять-то сняли, но до укладки нового несколько месяцев (!) по опасным неровностям приходилось двигаться вдвое-втрое медленнее обычного — на пониженных передачах, с соответствующим увеличением токсичных выбросов и шума. Если бы за все это взыскать с Главмосдоруправления, может ремонт провели бы куда быстрее? «У вас хоть меняли, — возразит житель провинции. — А каково нам ездить по «асфальту» из одних ям? Тут уж не до шума — добраться бы целу».

Парковаться, впрочем, нисколько не проще. Лучше всего иметь для этого подобие шапки-невидимки. Ведь настоящий автомобиль с его реальными длиной и шириной зачастую просто некуда приткнуть. И ладно бы в сложившихся, старых районах. Уплотняя застройку новых кварталов, их планируют так, что возле домов-гигантов с сотнями квартир не поставить и десятка машин. Они ночуют на проезжей части, наступают на газоны, загромождают тротуары, словом, мешают всем. Жильцам, их детям, дворникам, водителям других машин. Те мстят. Хорошо, если только словами, а то и действием. Цепочки бездомных машин словно обозначают линию фронта в позиционной войне автовладельцев и бесколесных горожан. Силы неравны: последних — большинство...

Непродуманное, а то и просто хаотическое вторжение автомобиля разрушает равновесие окружающей среды, все равно, обитаемой или необитаемой. Кто подсчитает урон, который нанесли природе полчища ее покорителей: мелиораторов, строителей, нефте- и газодобытчиков, оставляющих после себя (а нередко и рядом с собой) бочки из-под горючего и масел, ржавеющие агрегаты и машины, изувеченный покров почвы, реки топлива и озера масла.

Проблемы, накопившиеся во взаимоотношениях автомобиля с окружающей средой, во многом объективны: они отражают противоречия и перекосы нашей экономики, экстенсивный, затратный характер ее развития на протяжении десятилетий, когда главную роль играли количественные показатели. Нерациональная структура автомобильного парка, неэффективное использование грузоподъемности машин оборачиваются пережогом тысяч тонн горючего, увеличением выброса токсичных веществ.

Из-за необъятного размаха строитель-

ства, как жилищного, так и промышленного, на улицах многих городов хозяйничают не малолитражки и такси, а самосвалы, бульдозеры, катки, бетоновозы... О снижении шума или токсичности остается только мечтать.

Только? Вряд ли простится нам такая мечтательность. Конечно, объективные факторы инерционны: юркая полуторка не вдруг придет на смену громоздкой шеститонке, дизельный и газобаллонный автобус — бензиновому, путепровод — перекрестку со светофорами. Но, не дожидаясь, пока это произойдет, пока на оздоровление среды сработают объективные факторы, надо менять наши взгляды на автомобиль, его роль и место в окружающем мире. Каждому в отдельности и всем вместе.

Вернемся к тому, о чем говорилось вначале. По каким критериям потребитель оценивает автомобиль сегодня? По грузоподъемности, комфортабельности, экономичности, скоростным качествам. И, конечно, долговечности, надежности, ремонтопригодности. Но кто, положа руку на сердце, скажет, что предпочел эту, конкретную модель за ее экологические параметры? Да он их попросту не знает и не будет знать до тех пор, пока не попадет под руку инспектору ГАИ, проводящему рейд по чистоте воздуха.

А вот в странах с более развитой автомобилизацией, в частности в ФРГ, люди должны решать, купить «чистый» (но и более дорогой) автомобиль или обычный — подешевле? Коль скоро оба разрешается эксплуатировать, выбор, казалось бы, очевиден. Но не спешите с выводом. «Чистый», оснащенный системой нейтрализации, на год освобождается от налога, а бензин для него — неэтилированный! — стоит дешевле. Цель — стимулировать приобретение машины, наносящей меньший ущерб окружающей среде.

Понятно, пошли на это не от хорошей жизни. Гибель лесов, связываемая с отравлением атмосферы, превратилась для ФРГ в национальное бедствие. Но, может, нам не дожидаться того же? Тем более что по части уничтожения лесов у нас есть собственный, к счастью, никем не усвоенный опыт. А редкоземельные металлы для нейтрализаторов фирмы ФРГ, да и других стран покупают, кстати, главным образом в СССР.

Не утверждаем, что системы с каталитическими нейтрализаторами — дорогие, требующие для внедрения большого комплекса подготовки — наилучший способ сделать автомобиль «чистым». Пути могут быть разными. В частности, радует наметившийся у нас сдвиг к более широкому использованию газового топлива. Но еще ни на одном направлении мы не вырвались вперед, не стали примером в борьбе за качество окружающей среды — хотя бы на уровне идей и технических решений.

Что касается экологического сознания на уровне, так сказать, обыденном, потребительском — оно бездействует. У того, кто беззаботно подремывает в машине с работающим мотором (не зимой — в разгар лета!), кто проводит очередное ТО своей любимице на опушке леса или, наоборот, вообще не проводит и не проверяет регулировки, от которых зависит токсичность выхлопа, кто загоняет ее мыть в хрустально чистую воду. И как рассчитывать на скорое прозрение: слишком глубоко укоренилось в сознании, что богатства природы беспредельны — только зачерпывай! — что варварство по отношению к ней ненаказуемо, непреступно, что автомобиль — это самое дорогое, что может приобрести человек, и поэтому рядом с ним все остальное просто ничего не стоит.

Сегодня вступает в силу иная, справедливая система ценностей. И чем быстрее каждый из нас ее примет, тем больше шансов, что и через сто лет в автомобиле будут видеть символ прогресса, а не машину, при попустительстве человека погубившую все живое.

В. АРКУША,
научный редактор «За рулем»



В юбилейной машине — частица труда каждого, кто пришел проводить ее в дальний путь.

Фото М. Медведева (ТАСС)

ЕСТЬ МИЛЛИОННЫЙ!

Устав славословить достижения, мы сторонимся юбилейной шумихи с ее неумеренными восторгами. Но событие, отмеченное на КамАЗе 18 октября 1988 года, вызвало искреннее удовлетворение и гордость: в этот день водитель-испытатель Руслан Тазов вывел с главного конвейера очередной КамАЗ—5320, на светло-серой кабине которого горела ярко-красная цифра «1 000 000». Собран миллионный КамАЗ! Символический (и, конечно, настоящий) ключ от него Руслан передал Юрию Панину из барнаульского объединения «Алтайстройтранс», победившему в соревнованиях молодых водителей на Большой приз КамАЗа. Стало традицией: юбилейные машины, а до этой их было четыре — 150-тысячная, 300-, 500- и 750-тысячная, — вручают тем, кто по заслугам завоевал это право.

Напомним: первые пять КамАЗов собрали 16 февраля 1976 года, в канун XXV съезда КПСС. А со дня, когда было принято решение строить автомобильный комплекс на Каме, прошло двадцать лет — еще юбилей! Мы вправе назвать их эпохой КамАЗа в советском автомобилестроении. О нем стоит писать в превосходной степени, начиная с оборота «поражает воображение». Этого, как говорится, не отнимешь. Но сегодня мало готовности восторгаться масштабами КамАЗа, нужна способность к осмыслению его уроков и преодолению противоречий.

Сконцентрировав колоссальные силы и ресурсы, сравнительно быстро создали огромные производственные мощности — огромные настолько, что их освоение продолжается до сих пор. Чтобы оснастить комплекс самым современным оборудованием, затратили внушительные суммы в валюте — но выпускаемый грузовик не рассчитан на сбыт за рубежом, а значит, эти вложения нечем окупить, нет валюты для развития заводов. Поглощенные заботой о наращивании производства, упустили перспективу развития автомобиля. В 70-е годы КамАЗ был последним словом техники, но сколько машин в ту пору погублено неграмотной, безалаберной эксплуатацией.

И все же именно грузовики КамАЗ уже взяли на себя основную тяжесть массовых перевозок. Объединение создало первую в стране фирменную сеть обслуживания грузовых автомобилей — значительно выросла их техническая готовность. Начинается производство двухосного автомобиля с экспортной ориентацией и целого ряда модернизированных машин, очерчены перспективы дальнейшего развития конструкций. Причем двухосные КамАЗы будут собирать не на традиционном конвейере, а на новом участке с подвижными стапелями на воздушной подушке — шаг к лучшей технологичности, большей мобильности технологии.

В кооперации с другими заводами в Челнах готовят производство легковых автомобилей — долгожданной «Оки». И, конечно, опыт, знания работников КамАЗа уже используются при создании нового завода, строительство которого начато в нескольких десятках километров от Набережных Челнов — елабужского по производству легковых автомобилей. Ну, а для самого КамАЗа главным остается грузовик, его перспектива. И, как бы подтверждая это, вслед за юбилейным, миллионным, с главного конвейера выкатился его близнец — такой же нарядный, у которого под ветровым стеклом красовалось: «1 000 001».

М. ДЕМИДОВ

г. Набережные Челны

«ДАВАЙТЕ НАЧИСТОТУ»

- **Сотрудник ГАИ в комиссии**
- **Зачем экзаменовать дважды!**
- **«Дрессировка» не впрок учебе**
- **Не держать билеты в тайне**
- **Оценка преподавателя — дело автошколы**
- **Что ответит ГАИ!**

Публикуя материал под таким заголовком («За рулем», 1988, № 9), редакция рассчитывала услышать мнение заинтересованных сторон: преподавателей автодела, экзаменаторов из Госавтоинспекции, руководителей ведомств, ответственных за подготовку водителей. Количество откликов на статью превысило все наши ожидания. По сути их содержание сводится к двум вопросам: кому экзаменовать и как экзаменовать?

Итак, первый вопрос. Его обсуждает преподаватель из Ленинграда **Д. Назаров:** «Совершенно ненормально, что группу, подготовленную в автошколе, экзаменуют дважды — у себя и в ГАИ. Почему нужно сомневаться в добросовестности работников школы? И почему следует считать, что экзаменаторы ГАИ честнее, умнее и добросовестнее работников учебной организации? Просто вынуть бланк из «Вятки» и посмотреть на отметку может каждый. Принимать экзамен по правилам движения должна комиссия учебной организации, а сотрудник ГАИ может быть членом комиссии с совещательным голосом».

С этим согласно большинство откликнувшихся на выступление журнала. Вот, например, предложение заместителя начальника автошколы ДОСААФ из Батайска Ростовской области **А. Филиппова:** «В ГАИ нужно сдавать только один экзамен по вождению автотранспортных средств, так как задача этой организации определить конечный результат подготовки — грамотное, безопасное управление автомобилем». Несколько иначе видит участие в комиссии сотрудника регистрационно-экзаменационного отдела местной ГАИ **В. Будник,** преподаватель с 20-летним стажем из Гродненской области. «Экзамен по ПДД и ОБД, — считает он, — вполне можно доверить учебной организации с обязательным присутствием компетентного представителя от ГАИ, которому нужно дать право вето в случае нарушения членами комиссии правил приема».

Основная почта пришла по второму вопросу — как экзаменовать? Обратимся вновь к письму ленинградца Д. Назарова: «Проверять теоретические знания можно в ходе собеседования и тестовым способом, который поддается механизации. Устный опрос требует уравновешенного, благожелательного, глубоко знающего предмет экзаменатора. Он должен уметь поставить нужный, а не какой попало, вопрос в понятной форме, терпеливо выслушать ответ, учитывая естественное в таких случаях волнение проверяемого, поставить несколько дополнительных вопросов и правильно оценить ответ. Сейчас экзаменатор, как правило, требует дословного перечисления того, что написано в книжке. Представляете, какая мука для нас, преподавателей, добиваться не истинного знания предмета, а зубрежки отдельных формулировок, которые, мы знаем наперед, заинтересуют экзаменатора. Нельзя не сказать и о билетах для устного экзамена. Треть из них не имеет прямого отношения к безопасности движения. Согласен с киевским преподавателем М. Шапиро, что они засорены второстепенными вопросами, например о ранении живота, наказании за противоправные действия, величине штрафов и т. д. Драгоценные темы, действительно определяющие квалификацию водителя, разбавляются материалом, который нужен на уроках, но никак не на экзамене. В этом и кроется главная ошибка — выносить на экзамен все, что есть в программе. Экзаменатора не интересует, умеете ли вы перевязывать раненого. Ответил на вопрос «Какой тип повязки требуется при ранении подбородка?» — значит сдал.

Считаю, что более объективный экзамен — тестовый. Но он не должен содержать обманных ситуаций, носить характер ребуса. К тому же тест не может быть единым для всех».

«Пока экзаменационные билеты составляются с расчетом не на водителей, а на игроков клуба «Что, где, когда?», — пишет **Г. Морозов,** преподаватель СПТУ № 11 из Рудного Кустанайской области.

Судя по откликам на статью, большинство специалистов, участвующих в подготовке водителей автотранспортных средств, возмущены таинственной обстановкой, созданной органами ГАИ вокруг экзаменационных билетов. «Какая необходимость работникам ГАИ держать свои билеты в тайне? — спрашивает преподаватель из Брянска **Л. Куликов.** — Объем требований, предъявляемых МРЭО будущим водителям, должен знать и преподаватель. Что плохого в том, что действия автоинспекции и учебной организации будут согласованными?»

Его соображения подкрепляются зарубежным опытом. Например, экзаменационные вопросы можно купить практически в любом книжном или специализированном киоске вместе с правилами движения. Но вся беда в том, что у руководства ГУ ГАИ МВД СССР сложилось твердое мнение, что это приведет к механическому заучиванию билетов. Трудно себе представить, что человек может заучить несколько сот вопросов.

Многих преподавателей беспокоит и сложившаяся система оценки их работы со стороны органов ГАИ. «Выгодно, — пишет ленинградец Д. Назаров, — не доброкачественно подготовить группу, а добиваться 100-процентной сдачи с первого раза. Для этого нет надобности тщательно обучать курсантов, нужно лишь выдрессировать группу по вопросам билетов или тестам, которые имеются у каждого преподавателя, несмотря на наивную засекреченность. Добросовестный преподаватель затрачивает много времени на доброкачественную подготовку, но ему не хватает времени на натаскивание. И в этом он проигрывает менее квалифицированному коллеге, но отличному «дрессировщику». Процентомания приносит огромный вред учебному процессу». К такому выводу присоединяется большинство авторов писем.

Несколько иной подход у **С. Жерикова** из Петрозаводска: «Несовершенство экзаменов в ГАИ, несогласованность экзаменационных билетов с реалиями безопасности, пресловутая оценка работы преподавателей по результатам сдачи с первого раза скорее объясняют количественную, а не качественную сторону обучения, — пишет он. — Беда в том, что учебно-методические центры всех ведомств не уделяют этим вопросам должного внимания. В имеющихся методических пособиях нет основной «формулы»: что? (дать, объяснить, показать); как? (это сделать); почему? (так, а не иначе). Чтобы обучение вызывало самостоятельную мыслительную деятельность, необходимо создать определенные условия. К таким условиям с полным основанием можно отнести главное, определяющее — учить тому, что необходимо и может быть применено в дорожном движении».

Вот тот момент, который должен интересовать представителей ГАИ на занятиях. Сейчас сотрудники Госавтоинспекции (по сообщениям читателей) интересуются и занимаются в основном формальной стороной дела: проверкой посещаемости, наличием конспектов у преподавателя, оборудованием классов и т. д. Зачем нужна эта мелочная опека? «Оценивать работу преподавателя, его квалификацию может только аттестационная комиссия или учебно-методический совет», — считают участники учебно-методических сборов при московском городском комитете ДОСААФ, приславшие письмо с более чем тридцатью подписями.

Так и хочется сказать работникам МРЭО: дайте преподавателям, мастерам производственного обучения вождению самим решать, как, когда и сколько часов в объеме общего учебного плана уделить изучаемым вопросам и какими учебными пособиями сопроводить свой рассказ.

Чем же вызваны такие, не побоимся сказать, антагонистические отношения учебных организаций и МРЭО? Видимо, причину следует искать в ранее сложившейся системе келейного решения задач, затрагивающих не только внутреннюю работу ГАИ, но и систему учебных организаций других ведомств.

«Почему МВД СССР самовольно (приказ № 6 от 6.1.1987 г.) установило диктат ГАИ над учебным процессом? — спрашивает преподаватель учебно-производственного комбината из Красноярского края **В. Колосов.** — Ведь в «Положении о порядке и сроках подготовки и переподготовки водителей», утвержденном приказом Госпрофобра СССР, Минавтотранса РСФСР, ЦК ДОСААФ СССР, согласованном с Госпланом, Госкомтрудом, МВД СССР и ВЦСПС, ни единой фразой не сказано, что МРЭО имеет право инспектировать учебные организации или оценивать квалификацию преподавательского состава. Строго говоря, показатель «сдачи с первого раза» установлен не научно обоснованным методом, а, как следует из Положения МВД СССР, введенного вышеупомянутым приказом, «среднесложившимся по учебным организациям республики, края, области». Это значит, что малоквалифицированный преподаватель может перейти в регион с более низким процентным результатом и сразу стать лучше своих бывших коллег».

Остается ответить еще на один вопрос: трудно ли сдать экзамен? Даже по отдельным письмам можно сделать вывод, что на пути к заветным «правам» стоит множество искусственных преград. И, бесспорно, они не служат делу повышения безопасности движения. Ведь если разобраться, то большинство ДТП происходит не от незнания Правил дорожного движения (а именно по этой причине органы ГАИ искусственно ужесточают экзамен), а из-за пренебрежения ими, низкой дисциплинированности водителей и плохой организации движения. А это уже касается процесса воспитания.

К сожалению, в полученных редакцией откликах ни слова не говорится об ответственности преподавателей за конечный результат своей работы, то есть за то, как будут вести себя их воспитанники на дороге после окончания учебы. Качество работы тех, кто готовит водителей, должно, видимо, оцениваться и по количеству дорожно-транспортных происшествий по вине выпускников той или иной школы. Для этого потребуется, очевидно, непростая система учета с применением ЭВМ, возможно, других технических средств, но над такой проблемой думать надо уже сегодня. Без этого вряд ли удастся создать комплекс оценочных критериев, а вместе с этим найти оптимальное решение проблемы экзаменов, да и вообще взаимодействия автошкол и ГАИ.

Конечно, нам важно было знать, как отнесется к статье «Давайте начистоту» руководство ГАИ, и редакция, получив от него официальный ответ, намеревалась опубликовать его вместе с приведенными здесь читательскими откликами. Но, после того как мы познакомили с ними Главное управление Госавтоинспекции, в редакцию позвонил ответственный сотрудник главка. В ходе беседы выяснилось, что там претерпели изменение взгляды на взаимодействие с учебными организациями и дополнительно подготовлен ряд мероприятий, направленных на улучшение регистрационно-экзаменационной работы. В итоге мы договорились о том, чтобы предоставить ГАИ возможность отдельного выступления на страницах журнала.

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

ОЦЕНИ УЧЕНИКА

Всегда ли оценка, выставленная в индивидуальной книжке по учету практического вождения, объективно отражает подготовку будущего водителя на том или ином этапе обучения? Не говоря уж о том, что оценки «хорошо» или «отлично» понятия довольно растяжимые, они еще и сами по себе не несут информации курсанту и инструктору (мастеру) о тех или иных пробелах в приобретенных знаниях. Мы имеем в виду знание как способность воспроизвести в памяти приобретенную информацию, учебный материал. Если же они откладываются в памяти числовой информацией, то далеко не каждый инструктор в состоянии запомнить все ошибки, допущенные на практических занятиях группой обучаемых. Если же нет таких данных о процессе обучения, трудно провести качественный анализ занятий, целенаправленно работать с каждым учеником, учитывая индивидуальные ошибки.

В могилевской специальной средней школе транспортной милиции МВД СССР с 1987 года внедрена индивидуальная книжка по учету практического вождения. В ней регистрируются ошибки обучаемого на каждом контрольном занятии. Они символически изображены дорожными знаками (см. фото), что позволяет инструктору в процессе движения быстро фиксировать их в нужной графе. Справа от страницы, где символами обозначены характерные ошибки, располагаются графы для отметок по всем учебным упражнениям курса. В дальнейшем это помогает ему выделить основные выявленные в ходе занятия недостатки и обратить на них внимание обучаемых. Кроме того, каждый курсант в любое удобное время может самостоятельно вернуться к анализу своих ошибок.

В 1987—1988 гг. был проведен сравнительный анализ по итогам сдачи практического экзамена в шести группах, из которых половина оценивалась по новому методу. Экзамены в ГАИ показали, что в группах, где применялись новые книжки по учету практического вождения, не сдавших с первого раза всего 6—9%. В трех других группах это число равнялось 18—22%.

Инструкторы отметили еще одно обстоятельство. Возросла активность курсантов в соревновании за наименьшее количество набранных штрафных баллов, и, конечно, повысилась эффективность занятий. На наш взгляд, внедрение книжек учета предложенной формы возможно в учебных организациях ДОСААФ, ДОАМ, учебно-курсовых комбинатах, профессионально-технических училищах.

В. ВАСЕНКО,
старший преподаватель



Инструктор на учебном маршруте.

Не соблюдает:		
Надлежащую скорость движения	50	10
Дистанцию и интервал	70м	10
Требования дорожных знаков		25
Право преимущественного проезда		20
Рядность при движении		10
Неправильно выполняет:		
Обгон		20
Остановку		10
Разворот		10
Поворот налево		10
Поворот направо		10
Требования светофора, регулировщика		30
Проезд пешеходных переходов		20
Требования разметки		25
Количество баллов		

Элемент индивидуальной книжки по учету вождения, внедренной в школе.

СТК НА ПУТИ К ХОЗРАСЧЕТУ

- **Прибыль от соревнований реальна**
- **Как и на чем зарабатывать**
- **Клубам нужна самостоятельность**
- **От наметок — к четкой программе**

Львовский областной спортивно-технический клуб, долгое время переживавший период становления, только в последние два-три года начал выходить из прорыва. Многое удалось решить. Тут, видимо, и новый начальник клуба внес свежую струю, и обком ДОСААФ усилил помощь. Но, хотя СТК ежегодно выделялось до 80 тысяч рублей, он испытывал нужду в средствах. И все-таки раньше финансовое положение клуба больше волновало вышестоящую организацию. А вот с предстоящим переходом на полный хозрасчет финансовые заботы переместились непосредственно в коллектив СТК. Перед ним встали проблемы, которые раньше, в сущности, не тревожили: где и как заработать средства на развитие автомотоспорта, на социально-культурные нужды и, конечно, на зарплату своим работникам. Заботит это все, наверняка, не один львовский областной спортивно-технический. Другие ведь тоже переходят на новый метод финансирования. Поэтому поговорим о возникающих проблемах более подробно.

Решение X Всесоюзного съезда ДОСААФ о дифференцированном переводе СТК на самоокупаемость и самофинансирование встретили во Львове с пониманием, видя в этом требование жизни. И тем не менее обком оборонного Общества, считая переход на новый метод в перспективе вполне реальным, обставляет его разного рода условиями. Так что получается, о самофинансировании ранее чем через два-три года нечего и говорить.

Коль здесь столь уверенно называют такие сроки перехода на хозрасчет, думалось мне, стало быть, уже есть какая-то программа подготовки к этому важному мероприятию или по крайней мере выработано вполне определенное и согласованное мнение. Но, как выяснилось, пока это лишь идеи и разрозненные устные предложения и пожелания, рождающиеся уже в ходе наших бесед с руководством обкома ДОСААФ и областного СТК. К тому же многие предложения обкома с хода отвергались коллективом клуба, как, впрочем, и некоторые его идеи не одобрялись наверху. По всему видно, что серьезным анализом всех обстоятельств, связанных с переходом на хозрасчет, здесь еще не занимались. Об этом свидетельствует и тот факт, что СТК до сих пор не представил в обком ДОСААФ свои соображения и никто с него за это не спросил.

Но, как бы там ни было, новая система финансирования областных СТК все равно будет внедряться, поэтому давайте рассмотрим сложившуюся во Львове ситуацию, а заодно и предложения, появляющиеся в преддверии столь ответственного этапа в жизни спортивно-технических клубов.

Итак, львовский СТК ежегодно съедает до 80 тысяч рублей. Из них четвертая часть идет на приобретение техники, около 14 тысяч — на содержание команд по спидвею (эти расходы можно отнести к бюджету обкома ДОСААФ) и почти 31 тысяча — на самосодержание СТК. Коль впереди переход на хозрасчет, нельзя ли что-нибудь сэкономить из этих сумм? Мнение начальника планово-экономического отдела обкома ДОСААФ К. Максимова и начальника областного СТК В. Ганюка однозначно: нет. Экономия отрицательно скажется на развитии автомотоспорта. Наоборот, хорошо бы еще подбросить несколько тысяч — ведь столько в клубе нерешенных проблем! Да неоткуда. Что же тогда делать?

К. Максимов советует открыть в городе два-три новых «пневматических» тира к тем 20, что уже имеются во Львове. Они, по его мнению, могут дать в год 7—9 тысяч рублей дохода. Но областной СТК, как известно, занимается автомотоспортом. А стрелковый спорт — дело областного стрелкового клуба. Так не сподручнее ли ему открыть новые тиры?

Витает и такое предложение — готовить в клубе водителей мотоциклов и автомобилей. Начальник планово-экономического отдела, отбрасывая на счетах косточки, прикидывал на ходу: если в СТК организовать по три группы мотоциклистов и автомобилистов, можно получить около 5 тысяч рублей в год. Идея, вроде бы, заманчивая, к тому же по профилю клуба, но во что это выльется? Ведь нет ни учебных классов (а их надо по меньшей мере три), ни материально-технической базы, ни квалифицированных преподавателей. Предположим, коллектив клуба сумеет найти решение и через год-два откроет курсы водителей. А как быть сейчас?

Кое-кто подсказывает: в СТК нужно открыть автомастерские, мол, автосервис в городе не очень-то, так что прибыль обеспечена. Однако для таких работ нужны специалисты, запчасти и многое другое. А идея в принципе заманчивая, поскольку мастерские будут работать круглый год.

Ну а как быть с чисто спортивной работой, возможен ли здесь хозрасчет? Прежде всего, очевидно, речь может идти о соревнованиях с участием команд областного СТК, точнее — о прибыли от них. Правда, опыт показывает: доход получить непросто — нужна настойчивая, кропотливая организаторская и информационно-рекламная работа всего коллектива СТК, с подключением средств массовой информации. Если же пустить все на самотек, прибыли не жди. В этой связи сошлюсь на такой факт.

Два года назад во Львове состоялись международные соревнования по мотокроссу на Кубок дружбы. Они проводились на принципе самоокупаемости. И действительно самоокупились и даже принесли крохотную прибыль. Естественно, возник вопрос: почему же столь высокого ранга соревнования с участием сильнейших гонщиков социалистических стран дали так мало? Ответ содержался в постановлении президиума обкома ДОСААФ, где были подведены итоги этих соревнований. Из него явствует, что входные билеты для реализации через первичные организации ДОСААФ по предприятиям, учреждениям и учебным заведениям, а также афиши о предстоящем мотокроссе были выданы с большим опозданием. Причем количество афиш составляло всего 25 процентов потребности. Программа соревнований для продажи зрителям отпечатана не была, что вызвало справедливые нарекания болельщиков и, добавим, лишило организаторов немалой части прибыли. Не сделали и сувениров, не продумали тогда и размещение касс для продажи входных билетов в день соревнований, и многие желающие не смогли попасть на состязания. Если ко всему этому сказать и о других промашках организационного порядка, станет ясно, почему 35 тысяч нереализованных входных билетов на сумму 28 тысяч рублей здесь вынуждены были сжечь (в сущности, сжигали не билеты, а рубли).

Думается, если во Львове сделают соответствующие выводы и по-иному будут готовиться к соревнованиям, прибыль от них, наверняка, возрастет. Жизнь убеждает в этом.

Когда в полный голос заговорили о переходе областных СТК на новую форму финансирования, руководство клуба поняло: без надлежащей спортивной базы нельзя рассчитывать на успех. Стали искать состоятельных компаньонов, сговорчивых арендодателей. Кое-что удалось сделать. Договорились о долевом участии в реконструкции стадиона СКА во Львове и заключили с ним договор на эксплуатацию мототрека. Стадион уже обновлен, расширен, проложена гаревая дорожка.

Что это даст СТК? Согласно договору, ему идет 15 процентов прибыли от соревнований. А это уже неплохой задел для перехода на хозрасчет. Сравним: прибыли ровенского стадиона, а он вдвое меньше львовского СКА, — 280 тысяч рублей годовых. На расширенном львовском стадионе, вмещающем теперь 30 тысяч зрителей, только за одну гонку можно получить от 60 до 90 тысяч рублей в зависимости от ранга соревнований.

Пошел СТК на поклон к руководству ипподрома, чтобы при случае арендовать его для автогонок. И однажды уже воспользовался чужим спортивным сооружением. А в каком состоянии свои, в частности мототрасса «Майоровка», что в окрестностях Львова?

Признаться, когда мы с В. Ганюком осматривали ее, сердце сжималось от боли: как же она запущена! Живописные склоны так поддались талым и дождевым водам, что зияют глубокие промоины, мостики кое-где разрушены. Справа кто-то устроил свалку, большую площадку перед трибуной превратили в автодром, и неудивительно, что она вконец разбита машинами. Приземистые, аляповатые боксы, построенные одним из райкомов ДОСААФ, делают еще более удручающей открывшуюся нам картину. Между тем полтора года назад мототрассу вос-

станавливали, на что ушло 10 тысяч рублей. Однако после международных соревнований о «Майоровке» вновь забыли.

Показывая на израненные овраги, Владимир Тадеевич говорил:

— Нет у нее хозяина, нет...

— Простите, а вы? — невольно вырвалось у меня.

— За нашим клубом «Майоровку» закрепили недавно. Да что толку? Мне нужны деньги, а их нет.

Особо хочется остановиться на еще одной статье прибыли. Речь идет о доходе от рекламы. Областной СТК и львовское научно-производственное объединение «Электрон» заключили интересный договор. Клуб обязался рекламировать продукцию объединения в виде надписей и наклеек на спортивных автомобилях и машинах технического обслуживания, на комбинезонах экипажей, а объединение — перечислять определенную сумму на рекламу телевизионных приемников на соревнованиях по автоспорту. И вот СТК впервые получил от «Электрона» 15 тысяч рублей. Но по своему усмотрению не смог использовать их. Обком ДОСААФ оставил их клубу, урезав при этом его бюджет на следующий год ровно на эту сумму.

При желании СТК мог бы заключить договоры на рекламу еще с двумя-тремя львовскими фирмами. По прикидкам экономистов, это дало бы более 40 тысяч рублей прибыли. Но, рассуждают осторожные головы во Львове, зачем обременять себя хлопотным делом, коль существующая инструкция не считает доходы от рекламы хозрасчетной деятельностью? Бухгалтерия обкома ДОСААФ бдительно следит, чтобы эти деньги поступили только в ее кассу.

В связи с переходом на хозрасчет нуждается в переработке и положение о самом областном СТК. Почему бы теперь не разрешить ему самому закупать технику, запчасти, бензин, резину? Наверное, пришла пора отчислять определенный процент прибыли от соревнований в премиальный фонд для спортсменов. Словом, начальник СТК, его работники, спортсмены должны быть заинтересованы в переходе на новый метод финансирования. Но прежде всего нужно непосредственно в коллективе клуба разработать четкую, продуманную программу перехода на хозрасчет, которой, к сожалению, еще нет. Полумеры, наметки, не подкрепленные практическими шагами, вряд ли приведут к цели.

А. КРИКУНЕНКО,
спец. корр. «За рулем»

г. Львов

От редакции. Получив корреспонденцию, рассказывающую о первых шагах, которые делает львовский СТК, пытаясь нащупать дорогу к хозрасчету и самофинансированию, трудно было ожидать представления о сколько-нибудь стройной модели работы в новых условиях. Тем не менее мы решили опубликовать ее, зная, что подобными поисками заняты коллективы многих спортивно-технических клубов — организаций в этом смысле весьма специфических, перед которыми встают немалые трудности, и прежде всего во взаимоотношениях с комитетами ДОСААФ. В такой ситуации очень полезным был бы открытый обмен мнениями, и мы ждем откликов на эту корреспонденцию, ждем соображений по поводу перехода СТК на новые условия, и еще лучше, если будет предложена в целом модель хозрасчета для них.

«РИГА-88»

Это скромное название носил международный слет антикварных автомобилей и мотоциклов, — по общему признанию, самый яркий, интересный и представительный среди проводившихся в нашей стране. Его участниками стали более 200 владельцев машин из 13 государств: Великобритании, Канады, Норвегии, Чехословакии, Финляндии и других, даже из Австралии. Почетным гостем слета был президент Международной федерации старинных автомобилей (ФИВА) К. Хоэнлоэ-Лангенбург из ФРГ. Праздник приурочили к открытию центра технического творчества, выставок и отдыха «Межциемс», который стал и новой резиденцией рижского Клуба антикварных автомобилей (ААК).

Парадную колонну возглавляют красавцы ЗИС—110Б, принадлежащие латвийскому колхозу «Узвара» — коллективному члену ААК.



Подумать только. Настоящий «Бугатти». Модель «30», 1931 год, владелец — генеральный секретарь ФИВА К. Штермер (Норвегия).



Гонка, полная достоинства: на трассе «Бикерниеки» — «классики». На переднем плане «Татра-57А» 1939 года из ЧССР.





Один из наиболее экзотических «староходов» — английский автобус забытой марки «Деннис». На заднем плане — здание центра «Межциемс».

Кажется, время не властно над красотой этого «Бентли» 1936 года, прибывшего из Цюриха. Но, разумеется, своим сегодняшним блеском он обязан реставраторам.

Фото Ю. Бритова



НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Госкомстат СССР с целью дальнейшего расширения гласности и информированности начал издавать тематические статистические сборники. Один из них — «Производство товаров народного потребления в СССР» — содержит данные о выпуске индивидуальных транспортных средств. Другой — «Социальное развитие СССР» — знакомит, в частности, с численностью парка пассажирского общественного транспорта в городах. Мы перепечатываем здесь эти сведения.

ПАРК ПАССАЖИРСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ
(тысячи штук)

Типы транспортных средств	Годы				
	1975	1980	1985	1986	1987
Автобусы	111,0	116,9	134,8	139,3	141,5
Троллейбусы	20,3	23,9	26,8	27,4	27,9
Трамвайные вагоны	20,8	20,6	21,8	22,1	22,2
Вагоны метро	3,5	4,6	5,7	6,0	6,2
Всего	155,6	166,0	189,1	194,8	197,8

ПРОИЗВОДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СССР
(тысячи штук)

Типы и виды транспортных средств	Годы				
	1970	1975	1980	1985	1987
Легковые автомобили	344	1201	1327	1332	1347
Мотоциклы и мотороллеры	833	1029	1090	1148	1047
в том числе:					
мотоциклы-одиночки	699	843	995	1056	960
мотоциклы с боковым прицепом	191	263	450	495	515
мотороллеры	133	186	94,8	92	86
мопеды	591	715	716	298	333
снегоходы	—	3,6	7,7	14,3	10,3

ПОИСКИ·ИДЕИ·РАЗРАБОТКИ

ПРОЕКТ ОРЛОВА

Среди 210 работ, поступивших на наш конкурс «Автодизайн-88», эта выделялась по всем статьям: техникой рисунка, наглядностью и детальной проработкой чертежей, а главное — умением объединить множество прогрессивных идей и рациональных решений в неповторимое, весьма оригинальное целое. Автор проекта — 39-летний Владимир Орлов из Иванова. По специальности инженер-механик, он работал в станкостроительном производственном объединении имени 50-летия СССР — широко известной «фирме Кабаидзе», сейчас на партийной работе. Обращаясь к жюри, Орлов пишет: «Возраст не дает мне никаких оснований надеяться на участие в конкурсе... Было бы лучше не ограничивать его только поиском молодых талантов. Я думаю, что у многих представителей всех возрастов и специальностей имеются идеи, которые могли бы быть использованы в работе по достижению мирового технического уровня нашими автомобилями». Что ж, эту мысль лучше всего подтверждает проект самого В. Орлова. Высоко оценив его, жюри рекомендовало опубликовать проект с комментарием специалиста.

Итак, свой автомобиль для села представляет В. ОРЛОВ.

Предлагаемый автомобиль повышенной проходимости — многоцелевой, с цельнометаллическим кузовом, несуще-рамной конструкции. Для 650-килограммовой машины использован мотор «Оки» (30 л.с./22 кВт). Имеет привод на все колеса, оснащен лебедкой и валом отбора мощности для буксировки активных прицепов и легких сельскохозяйственных орудий, а также для привода стационарных механизмов. Рулевое управление действует механически на все колеса.

Особенность компоновки в том, что задние сиденья обращены спинками к передним, то есть пассажиры на них располагаются против хода машины. Это позволяет улучшить аэродинамику, полнее использовать внутренний объем кузова, обеспечивает достаточный уровень комфорта четверым взрослым.

Откидной фонарь — из стекла, вклеенного в раму. В целях герметизации салона от пыли форточки и люки в фонаре отсутствуют. Микроклимат создают эффективные системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Хороший обзор с места водителя в ненастную погоду обеспечивают лобовой и боковые стеклоочистители с внутренней подводкой жидкости (решение, на мой взгляд, более рациональное, чем опускные стекла или люки, которыми во время дождя нельзя пользоваться).

Для повышения проходимости днище сделано вогнутым, выступающих частей трансмиссии под ним нет. Валы привода задних колес и рулевого управления находятся внутри кузова в специальном кожухе, а система выпуска — в тоннеле пола.

Автомобиль оснащен дисковыми тормозами всех колес с антиблокировочным устройством, самоблокирующимися дифференциалами и виско-муфтой, что позволяет автоматически перераспределять крутящий момент между колесами в зависимости от условий их сцепления с дорогой. Коробка передач пятиступенчатая. Понижающая передача с блокировкой включения дает возможность использовать автомобиль в качестве тягача легких сельскохозяйственных орудий и резко повышает проходимость.

Подвеска всех колес независимая, типа «качающаяся свеча». Шарниры равных угловых скоростей помещены в защитные поворотные кулаки из легкого сплава, что надежно защищает их от грязи и ударов. В качестве упругого элемента подвески применены длинноходные гидропневматические стойки, жесткость которых в зависимости от условий эксплуатации можно менять.

Автомобиль состоит из четырех агрегатов (см. рисунок), соединяемых посредством нескольких легко доступных болтовых узлов. Кроме ускорения сборки, подобная схема улучшает эксплуатационную технологичность.

Основание 1 кузова включает несущую систему, обладающую высокой жесткостью на изгиб и кручение, не деформирующуюся при лобовых столкновениях и опрокидывании. Рамой служат два лонжерона, внутренние полости которых используются как баки для горючего. На основании расположены складывающиеся сиденья, рычаг переключения передач, валы привода задних колес и управления ими (на эластичных подшипниковых опорах). Оба вала изолированы защитным кожухом. Ремни безопасности, плафоны, противосолнечные козырьки и зеркало укреплены на дуге безопасности.

Верхняя часть 2 кузова состоит из объемной пространственной рамы, на которой смонтированы откидной фонарь, система создания микроклимата, рулевая колонка с панелью приборов, блок педалей и еще ряд механизмов. При опрокидывании автомобиля фонарь разрушается, а дуга безопасности не деформируется, что обеспечивает выживание и позволяет эвакуировать людей. Запасным выходом может служить крышка багажника.

Моторная тележка 3 имеет раму, к которой эластично подвешен двигатель с коробкой передач и узлами трансмиссии. На этой же раме смонтированы радиатор охлаждения двигателя в блоке с теплообменником кондиционера, опоры упругих элементов подвески, капот и т. д.

Задняя тележка 4. К ее пространственной раме крепятся дифференциал с эластичной муфтой и валом отбора мощности, механизм управления задними колесами, стабилизатор, глушитель (или нейтрализатор). Задний люк закрывается крышкой с подштамповкой под запасное колесо. Крышка служит одновременно откидным багажником, на котором можно перевезти небольшое количество пачкающих или сыпучих грузов в таре. Для большего количества груза используют активный прицеп. При открытом люке и сложенном правом ряде сидений можно уложить грузы длиной до 4 метров.

Проект В. Орлова комментирует преподаватель кафедры художественного кон-

струирования факультета промышленных искусств Московского высшего художественно-промышленного училища Н. РОЗАНОВ, имеющий и опыт работы дизайнера на автомобильном заводе.

Проект привлекает прежде всего законченностью, цельностью образа машины: видно, что идея выношена автором и обдумана до деталей. Он хорошо чувствует и отлично видит автомобиль: эскизы говорят об определенной художественной культуре, профессиональной подготовленности (даже если она не получена в учебном заведении).

Как дизайнер автор мыслит рационально, опираясь на идею модульной, агрегатированной конструкции, с успехом применяемую во многих отраслях, кстати, и в станкостроении, где он работал. Сегодня модульный принцип утверждается и в автомобилестроении, обеспечивая возможность целесообразно использовать производственные площади, создавать модификации из отличающихся блоков.

Судя по материалам, Орлов неплохо осведомлен как о сегодняшних поисках в области формы, так и о технических новинках. Но в этом, на мой взгляд, заключался подвох, которого автор не почувствовал. Во-первых, стремясь действовать в духе самых современных тенденций, он выбрал обтекаемую форму, с которой связано скорее представление о скоростной машине. Автомобиль не вписывается в сельский пейзаж, поскольку лишен черт близости к деревенским «родственникам»: трактору, комбайну, окружающим строениям. Заботясь об аэродинамике, а стало быть, прежде всего о форме, автор усадил пассажиров спинами друг к другу. Но при резком разгоне, болтанке на ухабистом проселке им не избежать неприятных ощущений, нежелательных контактов. Пожалуй, с достаточным комфортом сзади разместятся только двое подростков, а спереди — двое молодых людей: ведь не каждому и не в любой одежде по силам перемахнуть через довольно высокий борт кузова. Так что справедливее говорить о 2 + 2-местном кузове. Но так ли важна аэродинамика для машины, которой придется куда реже «рассекать воздух», чем барахтаться в рытвинах и колеях? Выходит, изящная форма скорее дань моде, увлечению.

Во-вторых, для перевозки груза автор предлагает активный прицеп: закрытого багажника, по существу, нет. Но удобно ли почти постоянно (сельский житель редко ездит налегке) пользоваться таким автопоездом? Прицеп, хоть и активный, все же помеха.

Словом, реально видеть в такой машине не многоцелевое, а чисто пассажирское транспортное средство скорее для городского жителя.

Так заслуживает ли проект высокой оценки, сделанной вначале? — спросит читатель. Заслуживает, поскольку способности автора к дизайну не вызывают сомнений. К сожалению, работая над заданием конкурса, он не вполне смог увязать свою идею с назначением машины — и это привело к эффектному, но неточному решению.

Компактный, «плотно сбитый», легкий — таким он предстал на рисунке В. Орлова.

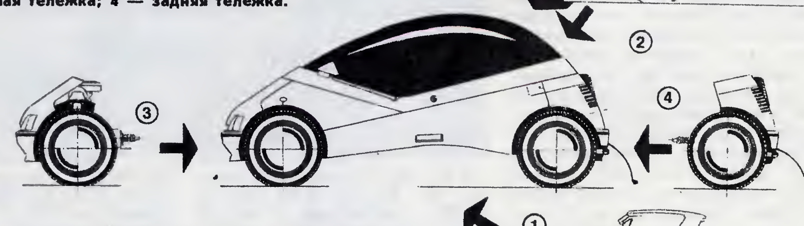
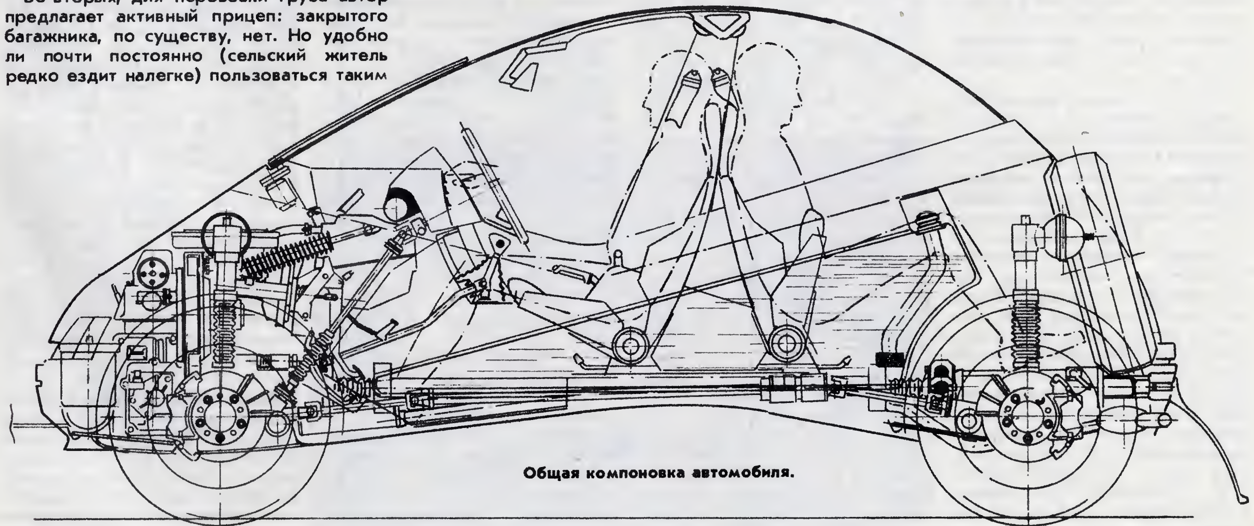


Схема агрегатирования и сборки: 1 — основание кузова; 2 — верхняя часть; 3 — моторная тележка; 4 — задняя тележка.

От редакции. Попытки подчинить поставленную задачу собственному замыслу делали и другие участники конкурса, увы, показав куда худшие результаты. Хочется пожелать участникам — следующим соискателям призов выбирать средства, более точно соответствующие поставленной задаче.



Общая компоновка автомобиля.

ДОЛГОЖДАННАЯ «ОКА»

В № 9 нашего журнала за 1987 год была опубликована статья «Знакомство по брачному объявлению», в которой речь шла об автомобиле «Ока». В большей своей части она касалась перспектив и планов. Здесь мы хотим рассказать о конкретном автомобиле — кузов № 102, двигатель № 33, — изготовленном на КамАЗе в установочной партии и летом минувшего года переданном на редакционные испытания.

Почему в заголовке «Ока» названа долгожданной, наверное, объяснить проще всего. Выпуск «микролитражки» ЗАЗ—965А прекратился в 1966 году. С тех пор минуло двадцать с лишним лет. И все это время мы ждали, когда же будет заполнена образовавшаяся пустота в типаже. Нельзя сказать, что ожидание уже вознаграждено. До появления автомобиля в широкой продаже еще далеко. Но он уже существует и производится в небольших количествах. В прошлом году было выпущено около двух тысяч машин «Ока», программа на этот год — двадцать тысяч.

Купить первый в твоей жизни автомобиль всегда трудно. Второй — легче, уже есть какая-то материальная ступенька (случаи спекуляции, понятно, не берутся в расчет!). Так вот, хотя бы из этих соображений нам просто необходим автомобиль сравнительно дешевый, доступный молодой семье с не очень высоким заработком и небольшими накоплениями. Такая машина ценой около четырех тысяч совершенно реально позволила бы преодолеть традиционный путь «мотоцикл — мотоцикл с коляской — автомобиль». Стоит ли говорить, сколь долгожданна уже по одной этой причине «Ока».

Не последнюю роль играют размеры машины и ее аппетит. Транспортные потоки в городах становятся все плотнее с каждым годом, и уже совсем не редкость, когда в центре большого города мы долго не можем найти место для парковки. Да и бензин «кусается». Маленькая машина, позволяющая обходиться тонким кошельком, мечта любого горожанина.

Все познается в сравнении. И потому велик был соблазн сопоставить «Оку» с какой-то другой моделью. Но на нашем обозримом горизонте просматриваются только две машины-одноклассницы. Это все тот же ЗАЗ—965А и польский ФИАТ-126П. Сравнивать со старым «Запорожцем» было бы некорректно — машины взяты из разных, далеких одно от другого поколений, не говоря уж о том, что они принципиально различны. Что же касается ФИАТа, то он проигрывает «Оке» по всем показателям, что тоже понятно: «Ока» намного моложе его. Да и разбирать их подробно не имеет смысла: ведь большинство наших читателей польскую микролитражку даже не видело.



Однако, говоря об «Оке», придется все же иногда ставить ее рядом с другими автомобилями, но более солидными и дорогими.

Ну, а теперь вернемся к нашей «Каме—Оке». С первых же километров было ощутимо ее прямо-таки магическое воздействие на окружающих. Как только едущие рядом или стоящие на тротуарах замечали «Оку», их лица расплывались в улыбке. И это объяснимо: «Ока», сохраняя все черты большого автомобиля, привлекает своим собственным обликом — маленького симпатичного автомобильчика.

Он действительно очень мал: длина 3200, ширина 1420, высота 1350 мм. Это, соответственно, на 873, 191 и 32 мм меньше, чем у привычного глазу ВАЗ—2101. А чтобы представить его размеры еще более зримо, скажу: на площади стандартного гаража 3×6 метров могут поместиться почти четыре «Оки».

Автомобиль не имеет острых углов или выступающих деталей, закругленные пластмассовые бамперы плавно переходят в линии кузова. Короткий капот сильно скошен — с места водителя при обычной посадке он не виден. В сочетании с широким гнутым ветровым стеклом это создает ощущение распахнутого окна и очень удобно в дальней дороге.

Фары небольшие, несколько утоплены, снабжены галогенными лампами. Они хорошо светят и хорошо освещают дорогу даже в сильный дождь.

Задние фонари крупные, вертикального расположения (это связано с наличием третьей двери), комбинированные, то есть в них же находятся указатели поворота и фонари заднего хода.

Двери широкие — это естественно для автомобилей такого типа, поскольку нужно обеспечить еще и посадку пассажиров на заднее сиденье. В «Оке» это делается при откинутой вперед спинке переднего сиденья. Традиционных наружных ручек на дверях нет, впервые в отечественной практике. Вместо них есть слегка выступающие над панелью корпус замка и кнопка. Чтобы открыть дверь, нужно большим пальцем нажать кнопку, при этом два-три пальца ложатся в углубление кузова и поддевают дверь за кромку. Впрочем, тянуть ее на себя и не приходится — она отходит под действием уплотнителей.

По поводу такой системы высказывались разные мнения. Это естественно, так бывает при всяком новом непривычном решении. Нам оно кажется вполне правомерным. Что касается качества исполнения, то есть два замечания. Во-первых, кнопки время от времени заедает. И даже их смазывание плохо помогает. Во-вторых, корпус замка изготовлен из алюминиевого сплава, который просто некрасив. Напрашивается какое-то другое решение, может быть, корпус надо чернить электрохимическим способом.

Место водителя, задние сиденья. На место водителя и правое сиденье я пробовал сажать самых высоких, самых крупных мужчин, выбирая их в толпе, всегда окружающей машину. Реакция была всегда одинаковой — безмерное удивление. Передние сиденья располагают достаточно широким диапазоном продольного перемещения, чтобы обеспечить удобную посадку для человека любой комплекции. Спинки их имеют два вида регулировки наклона — ступенчатый и плавный. Это позволяет идеально подобрать нужное положение.

Сзади два человека размещаются достаточно свободно, не упираясь головой в потолок, а коленями — в спинки передних сидений, если, разумеется, на передних сиденьях не сидят люди баскетбольного роста. Когда надо увеличить емкость багажника, можно сложить заднее сиденье, подобно тому как это делается в «Ниве» или «ИЖ-комби». И тогда в «Оке» свободно помещается цветной телевизор типа «Рубин».

Забыл сказать, что автомобиль мы получили с показанием счетчика пройденного пути 25 километров. И тут же отправились на нем в дальний путь по Прибалтике. Предостерегали, что это очень рискованно: машина новая, необкатанная, всякое может случиться. К исходу сезона на спидометре уже 7000 километров. За это время «Ока» ни разу «не чихнула». После 2000 — а это произошло в Елгаве, — заменил масло в двигателе (хотя оно было прозрачным) и попробовал подтянуть крепеж. Но все было затянуто на совесть. Вспомнил же я об этом в связи с сиденьями: в дороге несколько раз приходилось ночевать в машине. В первый раз — ради эксперимента, потом — потому что понравилось. Сиденья раскладываются в спальные места достаточно хорошо. Хотя, конечно, приходится что-то предпринимать, чтобы устранить неровности.

Ремни безопасности инерционного типа. В жаркую погоду, когда водитель только в легкой рубашке или майке, ремень ощутимо натирает ключицу, поскольку всегда натянут. Я видел, некоторые водители «восьмерок» заклинивают ремень в

верхней проушине прищепкой или клинышком, оставляя совсем небольшую слабину. Кустарно, но выручает. А эстонская фирма «Норма», наверняка, могла бы предложить какой-то зажим, обеспечивающий гарантированную и допустимую слабину.

Многие из тех, кто видел автомобиль, сходились во мнении, что нужен подлокотник. При моих данных — рост 174, вес — 74 кг — место для подлокотника тоже остается, и я бы не прочь иногда опустить на него руку. Но человек более крупный с этим, пожалуй, не согласится — для него плоская дверь удобнее, она хоть на 3—4 см, но увеличивает пространство. И именно об этом, вероятно, думали конструкторы, отказываясь от столь привычного атрибута.

Органы управления. Рулевое колесо у «Оки» маленькое (диаметр 360 мм), мягкое, шероховатое и удобное. Оно практически не имеет люфта, так как связано с рулевым механизмом реечного типа, вращается легко и позволяет очень точно управлять автомобилем. Колесо имеет две спицы, смещенные вниз. Они не закрывают приборную панель, на которой располагаются спидометр со шкалой до 160 км/ч и счетчиком пройденного пути (к сожалению, без 100-метрового диапазона), указатели уровня топлива (слева) и температуры охлаждающей жидкости (справа), а также лампы контроля за системами тормозной и смазки, работой генератора, указателей поворота, включением габаритных огней и дальнего света. Ниже комбинации приборов на панели расположены: переключатель обмыва и очистки заднего стекла, лампа контроля за воздушной заслонкой, переключатели освещения и вентилятора системы отопления. Под рулевым колесом находится привычный «вазовский» блок переключателей: с левой стороны — рычаги включения ближнего — дальнего света и указателей поворота, с правой — очистителя и омывателя ветрового стекла. Все клавиши в пределах досягаемости, символы хорошо подсвечиваются, показания приборов считываются без затруднений.

Рычаг переключения передач, на мой взгляд, прямолинеен, что ли. Его можно бы сделать чуть короче и изогнуть в сторону водителя.

Педали находятся довольно близко одна к другой, но в разумных пределах. С непривычки поражает легкость перемещения педали сцепления, — кажется, ей вообще ничто не препятствует. После «Оки» с тросовым приводом педаль моего личного «ИЖ-комби» представляется невероятно тугой и явно неисправной. И только когда вспоминаешь, что на мотоцикле с 30-сильным двигателем сцепление легко выключается рукой, все становится понятно.



Кстати, левая нога водителя, когда не работает, упирается в колесную арку рядом с педалью. Это, в общем, даже удобно. Но ворсистый ковер на этом месте быстро вытирается. И уж, конечно, всегда загрязнен. А потому не мешало бы сразу предусмотреть тут какую-то гладкую нашлепку, целесообразную настолько же, насколько целесообразны имеющиеся уже пластмассовые противни-корытца под ногами у всех, кто сидит в «Оке».

Обзорность в этом автомобиле определенно не хуже, чем в любом другом. Поскольку, во-первых, площадь остекления здесь достаточно велика, во-вторых, и переднее и заднее стекла снабжены очистителями и, в-третьих, внутреннее и наружное зеркала заднего вида позволяют достаточно хорошо контролировать обстановку. Скептики, а они найдутся всегда среди автомобилистов, поспешили высказать интересное соображение по поводу того, что одна щетка не справится с очисткой ветрового стекла в сильный дождь. Я не мог ничего возразить, пока не проверил. Но вот на дороге Таллин—Пярну мы попали в ураган, когда ветер валил деревья, обрывал провода и переворачивал яхты на море. «Ока» порадовала устойчивостью на мокрой дороге при сильнейшем боковом ветре. И дворник с честью справился со своими обязанностями. Кстати, заднее стекло забрызгивается совсем не так сильно, как можно было ожидать при такой форме кузова. И если дворник на нем время от времени приходилось включать (скорее профилактически, чем от острой необходимости), то омывателем пользовался всего два-три раза.



О других системах пойдет речь в следующем номере журнала. А сейчас хотелось бы поделиться одной мыслью. Ее подсказали те же скептики. Одни из них, по-хозяйски нажимая ногой на задний бампер, говорили: «Ну, смотрите, разве же это амортизация? Да я жену посажу — так все пружины поломаются! Нет, тут надо бы рессоры...» Другие, заглядывая в багажник, сокрушенно качали головой: «Эх, маловато места. Ну что стоило конструкторам чуть-чуть удлинить кузов — и была бы машина что надо». Третьих, и таких было больше всего, особо не устраивал мотор. «Тридцать сил — это ж только для мотоцикла. Сюда хотя бы пятьдесят, так цены бы ей не было, вашей «Оке»!»

И каждый раз я возражал им. Если рессоры — так это «Москвич», если багажник — так это любой «универсал» или «комби». Но все это другие автомобили! И приходила на ум старая мудрая пословица «По одежке протягивай ножки».

Рискую повториться, но скажу: «Ока» создавалась как недорогой (относительно общего нынешнего крайне высокого уровня цен на автомобили), экономичный, компактный городской автомобиль. Об этом нельзя забывать при оценке ее потенциальных возможностей. И хотя мне тоже очень хотелось бы видеть на панели приборов и вольтметр, и эконометр, и тахометр, не могу их отсутствие поставить в вину конструкторам: такой это автомобиль. И когда мне говорят, что у «Оки» мал дорожный просвет (кстати, 170 мм под гладким днищем — не так уж мало) и она плохо будет идти по грязи, я возражаю: это не ЛуАЗ, это другой автомобиль.

Да, в «Оке» пятерым далеко не уехать и овощи на рынок не увезти. Да, в этой машине трудно кого-то удивить скоростью или резвостью. «Ока» — автомобиль особый, в значительно большей степени рассчитанный на своего потребителя, чем любой другой. И, прежде чем записываться в очередь на нее, еще и еще раз подумайте, такой ли автомобиль вам нужен. И тогда не наступит разочарование.

Впрочем, мы не прощаемся. В следующем номере рассказ об «Оке» с государственным номером 6530 ТББ будет продолжен.

Б. ДЕМЧЕНКО,
инженер

ФЕСТИВАЛЬ В КРЫЛАТСКОМ

Очередной московский фестиваль автомотостарины состоялся на этот раз в олимпийском гребном центре «Крылатское». Организаторам праздника — гребному центру и клубу «Следопыты автомотостарины» (САМС) МГС ВДОАМ оказали помощь НАМИ и редакция журнала «За рулем». Юные барабанщицы открыли парад старинной техники, в котором участвовало 107 автомобилей и 33 мотоцикла, прибывших не только из Москвы и Подмосковья, но также из Рязани, Горького, Архангельска. За два дня фестиваля — субботу и воскресенье зрители смогли увидеть «фигурку» на старинных машинах, осмотреть выставку автомобилей и мотоциклов, а в зале комплекса — экспозицию масштабных моделей и автомобильной атрибутики. Большое удовольствие гостям, особенно самым юным, доставило катание на старинных машинах по территории центра.

Наряду с традиционными участниками фестиваля были и такие, кто впервые показал реставрированные машины широкой публике. Она по достоинству оценила мастерство и кропотливую работу москвичей Я. Зузика, восстановившего редкий «Мерседес-Бенц-540К» 1936 года, Н. Кирпачева — реставратора оригинального микроавтомобиля «Мессершмитт-КР200» и других. Широко была представлена советская техника 30—50-х годов, причем многие автомобили сохраняют энтузиасты в государственных организациях: НПО «Альтаир», МАМИ, НАМИ, Главмосавтотрансе.

Фестиваль в Крылатском показал, что призыв сберечь для истории ценные образцы техники находит все больше сторонников.





Среди редких сегодня машин военных лет выделялась амфибия «Форд-ГПА» 1943 года, показанная В. Насоновым.

Словно новый, сверкал никелем, стеклом и нитроэмалью 160-сильный «Мерседес-Бенц-540К», реставрированный Я. Зузиком.

«ЗА РУЛЕМ» НА ВДНХ СССР

В этот день Октябрьская площадь Всесоюзной выставки достижений народного хозяйства в Москве превратилась в спортивную арену. Сначала внимание зрителей привлекли спортсмены СТК ДОСААФ города Видное, которые продемонстрировали высокое мастерство вождения мотоциклов в триале. Затем товарищескую встречу по скоростному маневрированию автомобилей провели воспитанники клуба юных автомобилистов Главного управления народного образования столицы и Московского юношеского автоклуба Министерства автотранспорта РСФСР из города Мытищи. Посетители выставки смогли увидеть гонки автомобилей формулы 1. Правда, это были уменьшенные в 14 раз радиоуправляемые модели самых быстроходных в мире машин.

Здесь же на площади можно было познакомиться с выставкой спортивной автомототехники, на которой советские гонщики выступают на всесоюзных и международных соревнованиях, с самодельными машинами, новинкой отечественного автомобилестроения — малолитражкой «Окой». Все это предложила посетителям выставки редакция «За рулем» в программе проведенных впервые в Москве дней журналов на ВДНХ СССР. Свой праздник журнал завершил устным выпуском в павильоне «Товары народного потребления». Около 160 изданий, принимавших участие в днях журналов, провели благотворительный вечер, весь сбор от которого передан в Советский детский фонд имени В. И. Ленина.



СНЕГОХОД ВЫХОДИТ ИЗ ЦЕХА

Через несколько месяцев после появления статьи о путешествии на двухколесных снегоходах («За рулем», 1984, № 10) работники завода «Башсельмаш» в Нефтекамске, проявив инициативу и настойчивость, изготовили шесть опытных образцов таких машин. В 1986 году на них был совершен пробег по маршруту Воркута—Надым—Ямбург—Новый Уренгой, а в 1987 году четыре из них прошли от Салехарда через Надым, Ямбург и Гыду в Диксон. Пять тысяч километров убедили заводчан в надежности транспортного средства и в том, как велика нужда в этой машине.

И вот в конце 1987 года завод получил план на следующий год. Собрали группу конструкторов, организовали экспериментальный участок, сделали несколько образцов с разными мотоциклетными моторами («ИЖ-Планета», «Тулица», «Восход»). С учетом реальных возможностей кооперации был выбран вариант переоборудования в снегоход мотоцикла «Восход—3М». При цехе товаров народного потребления создан участок снегоходов и начата их сборка.

Один из первых снегоходов выставили в местном магазине «Спорткульттовары». Покупатели дали немало положительных отзывов, но договорную цену — 975 рублей нашли завышенной. Правда, завод рассчитывает снизить ее по мере увеличения производства, когда будет уверен в спросе. Есть уже вариант с принудительным охлаждением мотора, планируется разработать снегоходное оснащение для всех моделей мотоциклов.

Хотелось бы пожелать «Башсельмашу» с самого начала организовать обслуживание своих машин, высылку запчастей по почте. А пока предприятие принимает заказы на поставку партий снегоходов для организаций и групп индивидуальных покупателей по адресу: 452950, Башкирская АССР, г. Нефтекамск, ул. Автозаводская, 1, «Башсельмаш», заместителю директора Куниченко А. Ф.

В. ШАПИРО

Краткая техническая характеристика снегохода. Масса — 170 кг; грузоподъемность — 170 кг; наибольшая скорость при движении по снегу — 45 км/ч; масса буксируемого прицепа — 100 кг; мощность двигателя — 14 л. с./10,3 кВт; средний расход топлива — 10 л/100 км. Размеры: длина — 2530 мм, ширина — 1600 мм, высота — 1500 мм; дорожный просвет — 330 мм. Цена — 975 руб. В летнем варианте снегоход по технической характеристике соответствует базовому мотоциклу «Восход—3М» («За рулем», 1984, № 3; 1988, № 6).



ОТСТАЛИ НА КРУГ

Заметки по поводу одного нового соревнования

Пусть не посетуют на нас, что заметки о событии, проходившем в октябре, мы предлагаем в новом году. Что поделать, таков, длиной почти в три месяца, путь наших материалов к подписчикам. Сегодня это уже не откровение, поскольку многие знают: «За рулем» — единственный журнал, оставшийся залимитированным по причине слабой полиграфбазы. Но, как говорится, ближе к теме.

Взглянув на публикуемую здесь фотографию, даже малоискушенный в мотоспорте скажет: это кросс на стадионе. И не ошибется. Да, перед вами «стадион-кросс», как назвали для краткости эти соревнования, к слову сказать, уже широко признанные: в 1988 году впервые был разыгран шестиэтапный чемпионат мира, или Кубок Радила.

Предвидим вопрос: а зачем понадобился стадион-кросс, когда живет и здравствует повсюду мотокросс со своей славной и теперь уже давней историей? Кратко можно было бы ответить так. За тем же, зачем наряду с футболом существует мини-футбол. Но вряд ли в этом случае его стоило удостаивать особым вниманием. Есть причины более веские.

Сегодня в мире на страже охраны окружающей среды стоят на только общественные организации, но и власти, а это не может не отразиться на дальнейшей судьбе мотокросса, волей-неволей затрагивающего природу. В рамках же стадиона, когда нет прямого вторжения в «ландшафт», проблема в значительной мере снимается. И еще. Даже при нынешней популярности мотокросса все труднее становится поддерживать к нему интерес зрителей на предельно высоком уровне — велика сегодня конкуренция всевозможных автомобильных, мотоциклетных и близких к ним зрелищ и шоу. Кросс на стадионе — это своего рода новый козырь мотоспорта в завоевании зрительских симпатий. Здесь все как на ладони. Вся борьба, все ее коллизии, драматизм, напряжение — все, все «в кадре», все перед глазами.

В этом мы смогли убедиться, посетив стадион спорткомплекса «Крылатское», где наблюдали Московский кубок дружбы на приз исполкома Моссовета.

Мы еще вернемся и к названию соревнования, и к тому, во что оно в конце концов вылилось. А сейчас перенесемся на несколько месяцев назад в ясный осенний день на стадион, который стараниями работников Олимпийского спортивного центра профсоюзов, наряду со своим основным назначением — стрельбой из лука, — приобрел второе амплуа, весьма далекое от первого. Здесь соревнуются автомобилисты, картингисты, а теперь еще и мотоциклисты. Мини-кросс в Крылатском не самое первое у нас в стране такое соревнование. Энтузиасты автомотоспорта из Прибалтики, раньше других обычно подхватывающие новые идеи (вспомним картинг, багги, триал), уже



примеривались к новшеству, да и москвичи стараниями спорттехклуба «Фили» опробовали его, правда, в зимних условиях. Но то, чему мы стали свидетелями, что увидели телезрители в 30-минутной программе «Стадион-кросс», и по размаху и по резонансу намного превзошло все, что было сделано раньше.

Лучниковое поле, многое уже повидавшее, предстало на этот раз в совершенно новом обличии. Вдоль трибун тянулись деревянные трамплины (о сложности их можно судить хотя бы по снимку), дополняемые другими препятствиями на стадионе. К штурму их и готовились 52 спортсмена, список которых открывали два итальянца — Массимо Контини, неоднократный призер чемпионатов мира в классе 125 $см^3$, и Фредерико Бронди, один из лучших на Апеннинах мастеров в неизвестных еще у нас смешанных гонках (шоссе-кросс). Среди остальных участников вместе с сильнейшими московскими спортсменами во главе с Юрием Худяковым были такие титулованные кроссмены, как Виестурс Гаушис из Латвии, Валерий Аверин из Коврова и некоторые другие. Подобная по силе кроссовая компания не собиралась в Москве многие, многие годы — столичный мотокросс давно довольствуется соревнованиями местного, прямо скажем, не самого высокого ранга.

Формула мини-кросса (здесь стартуют на мотоциклах любого класса) уже сама по себе предполагает захватывающее зрелище — серию следующих один за другим заездов: предварительных, утешительных, полуфинальных, снова утешительных. И все это в темпе, стремительно — каждый заезд 6 минут. А уже потом в десятом, заключительном, встречаются лучшие и в 20-минутной гонке по искусственным горам и долам определяют самого-самого.

Не только сильных кроссменов собрала эта встреча. Съехались в Крылатское по случаю такого события и те, с чьим именем связаны у нас, увы, уже давние, но от этого не менее дорогие и значимые для нас победы в мотоспорте.

Рядом со мной стоят здесь Виктор Арбеков — первый советский чемпион мира по мотокроссу, Владимир Семин — обладатель нескольких золотых и серебряных медалей мотоолимпиад-шестидневок (да, да, были времена, когда советские мотоспортсмены участвовали в них), Сергей Тарабанько — многократный чемпион мира в мотогонках по льду. Говорят, естественно, о том, ради чего пришли сюда, — о мотокроссе, его проблемах, его печалях.

А между тем заезды уже начались, и в первом из них наш В. Гаушис бросает вызов итальянцу Ф. Бронди и, представьте, выигрывает. Дух захватывает, когда их мотоциклы взмывают над трамплинами и на мгновения словно зависают над ними, а потом на бешеной скорости устремляются вниз.

Заезд сменяется заездом, все больше воодушевляются трибуны, переживая, радуясь, огорчаясь. Неудача постигает Гаушиса, как теперь уже ясно, лучшего среди наших. В полуфинале он повреждает мотоцикл и спешит с ним в бокс, чтобы устранить неисправность к утешительному заезду.

— Смотрите, — обращается к нам В. Семин. — Ребята не хуже итальянцев стали облизывать трамплины, с хода опыт перенимают. Если бы не раз в году, а почаще такие кроссы, глядишь мудрости и поднабрались бы...

— Вот бы всегда так, как сегодня, — празднично, красиво, с рекламой, телевидением, лотереей. Сколько бы новых бо-



Фото В. Князева

лельщиков прибавилось у мотокросса, — это уже высказывает свои соображения С. Тарабанько.

— Хорошее, полезное дело, — соглашается В. Арбеков. — Я весной в ЧССР на этапе чемпионата мира был. Все теперь изменилось: скорост и, мотоциклы, техника езды. Для нас было главным — выбрать свою линию на трассе. Теперь этого не нужно. С нынешним мотоциклом в любой момент можно изменить направление. А вот управлять им стало куда труднее. Жаль, что отстали мы, очень отстали.

Да, сколько лет уже говорим мы об этом отставании. Времена, когда имена Виктора Арбекова, Геннадия Моисеева, Владимира Кавинова гремели на весь мир, далеко позади. Подзабылись и наши победы в командных чемпионатах мира — «Кроссе наций» и «Трофее наций». То, что было в свое время наработано усилиями таких выдающихся организаторов мотоспорта, как Б. Трамм и М. Кедров, передовых тренеров во главе с Ю. Трофимцом, наших великолепных спортсменов, начиная с И. Григорьева, — все оказалось утраченным, не нашло сколько-нибудь достойного продолжения. Время, которое принято называть теперь застойным, не пощадило и наш мотоспорт, при этом наибольший урон, наверно, понес издавна самый любимый и почитаемый у нас мотокросс.

Могут, конечно, возразить: повсюду-де проходят состязания, разыгрываются первенства республик, краев и областей, мемориалы, мы участвуем в розыгрыше Кубка дружбы соцстран. Но, согласитесь, слабое это утешение, если учесть, что наш мотокросс утратил свой международный авторитет и стал в полном смысле слова заурядным. В начале прошлого года мы отказались от участия в чемпионате мира — нет машин, нет мастеров высокого класса.

Но превремся. Дается старт кульминационному, десятому заезду. В нем оба итальянца, легко победивший в утешительном заезде Гаушис. Худяков. Ох, как хочется верить, что мы будем первыми, тем более что лидерство со старта захватил наш кроссмен Гаушис. Но итальянцы у него на колесе, и стоящие рядом со мной ветераны едины во мнении: долго ему не продержаться.

Через несколько минут заезд идет по их сценарию: Массимо Контини легко обходит прошлогоднего чемпиона страны, и нам остается лишь любоваться красотой и легкостью прыжков итальянца, который обходит на целый круг всех финалистов, исключая Гаушиса и Худякова, занимающих второе и третье места. По правде говоря, их позиции были бы ниже, если бы другой итальянец Ф. Бронди, уже будучи вторым, не сорвался с трамплина и не повредил руку.

За 20 минут отстать на целый круг! Таков сегодня, если прибегнуть к условным сравнениям, показатель уровня нашего мотокросса по отношению к мировым стандартам.

Как же быть дальше? Смириться с тем, что есть, или искать выход? А если искать, то где, каким образом? Организаторы стадион-кросса в Москве подсказывают такой выход. Он — в инициативе, в учете тех возможностей, которые открыло перестроечное время, освобождающее от владевших нами догм и унылых шаблонов в подходе к спорту долгие годы.

Когда редакция «За рулем» получила решение исполкома Моссовета № 1776 от 25 августа 1988 года за подписью его председателя Валерия Тимофеевича Сайкина о проведении Московского кубка дружбы на приз исполкома Моссовета, мы глазам своим не поверили. Чтобы Моссовет, да свой приз, да в мотокроссе — такого отродясь в столице не было. А вот свершилось-таки, да еще как свершилось.

Москвичи, привыкшие к спартанской обстановке на мотокроссе (есть один-другой туалет — уже роскошь), не могли нарадоваться обилию буфетов и ларьков в Крылатском, где можно было не только вкусно поесть, согреться чаем и кофе, но и приобрести различные фирменные изделия — майки, сумки и другие выпущенные специально к этим соревнованиям (отметим попутно, не по кооперативным, а по государственным ценам).

А как выглядел стадион? Броская реклама, обилие отнюдь не символических призов для награждения победителей каждого заезда — это уже постарался один из спонсоров соревнований — кооператив «Афиша». А еще лотерея, где разыгрывались мотоцикл и другие выигрыши. Ну и, конечно, гвоздь программы — участие известных итальянских мотокроссменов. Мы ведь уже вообще забыли, когда в столицу приезжали зарубежные мастера кросса. Их пригласила в Москву посредническая фирма «Джорджо Росси», имеющая деловые контакты с предприятиями Мосгорисполкома. Ее президент господин Джорджо Росси, с которым мы беседовали накоротке, просил назвать в журнале прежде всего «Кадживу» — фирму, хорошо известную в мире мотоспорта своими прекрасными кроссовыми мотоциклами, а в Италии еще и дорожными. «Каджива» доставила в Москву четыре машины — две класса 250 см³ и две 125 см³ для выступления итальянских и советских спортсменов. Мотоциклы остались затем в столице у наших гонщиков. Да разве только это. Десять спортивных костюмов, шлемы, перчатки, очки, другие спортивные аксессуары. Многие итальянские фирмы — «Сиди», МПА, «Уфо», «Руди Проджект», «Марилена» проявили интерес к стадион-кроссу в Москве, а если смотреть шире — к сотрудничеству с нами на ниве мотоспорта. И мы хотим их искренне поблагодарить за добрые намерения с надеждой, что первый контакт не станет последним.

За всей огромной организаторской работой, которая сопровождала рождение стадион-кросса, стояли, естественно, конкретные люди, и прежде всего, как принято говорить, должностные лица. Да вот только действовали они не столько «по должности», сколько по глубокому личному убеждению, что Москве нужен такой мотоспортивный праздник — большой, традиционный, способный воспитывать и восхищать.

Мы хотим назвать этих людей: первого заместителя председателя исполкома Моссовета, председателя оргкомитета соревнований Илью Дмитриевича Писарева, сотрудников аппарата исполкома Валерия Николаевича Варлакова (он и председатель Федерации мотоспорта Москвы) и Виктора Васильевича Воронина. Опираясь на их помощь, легче работалось руководителям и сотрудникам горкома ДОСААФ и его спорттехклуба (начальник — Станислав Алексеевич Кудинов), взявшим на себя основную долю в организации этих необычных соревнований.

Главное сегодня — не бояться риска. Те, кто взялся реализовать идею стадион-кросса с участием зарубежных гонщиков и фирм, тоже рисковали. Их даже предупреждали о возможных финансовых санкциях за приглашение итальянцев (кстати, безосновательных), но они решили довести дело до конца.

Можно говорить, конечно, об отдельных просчетах: однообразны были препятствия, кроме трамплинов, трасса в общем была несложной; недоставало мер безопасности (матов хотя бы в нескольких местах); не сработала на полную мощность реклама — ждали больше зрителей. Стоит подумать и о замечании гостей из Италии: на западе препятствия делают естественные, земляные, а не деревянные — дешевле и безопаснее. Многое из этого, наверно, можно и нужно учесть на будущее. Но главное все же заключается в другом: стадион-кросс стал наглядным примером того, какие в наше время открываются уникальные возможности для того, чтобы вывести наш мотоспорт из застойного состояния. Вот только бы не упустить эти возможности.

М. ТИЛЕВИЧ

УЧИТЬСЯ ВМЕСТЕ



Уверен, каждый из нас, обыкновенных, пусть и опытных, мотоциклистов, посмотрев на препятствия, которые надо было преодолеть участникам триала на третьем, завершающем этапе розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран (ЧССР, г. Топольчаны), заявил бы, что здесь вообще невозможно проехать, не говоря уж о том, чтобы нигде не поставить ногу на землю. И когда первый, второй, пятый спортсмен сходил с начальных участков, не справившись и с половиной его препятствий, стали раздаваться упреки в адрес организаторов, якобы переусердствовавших в подборе барьеров, — иначе эти глыбы с отвесными или ступенчатыми стенами и не назовешь.

«Наверное на горном козле проверяли проходимость этих узких дорожек», — думал и я, глядя, как очередной мотоциклист с трудом вытаскивает машину, не сумев доехать до конца участка и получив за это максимальное количество штрафных очков — пять.

И вдруг зрители засуетились, фотографы подготовились к съемке и донеслось — «Лисы, Лисы!» Я понял, что к нашим камням, где расположены несколько участков, подъехал лучший чехословацкий спортсмен, неоднократный чемпион страны, участник первенства мира, лидер этих соревнований после двух этапов — в ГДР и ПНР Мирослав Лисы.

Поставив мотоцикл в сторонке, он медленно проходит по огороженному участку. Перед каждым препятствием останавливается, изучая его особенности, с точностью до сантиметра определяет путь, где должны пройти колеса, и намечает приемы, с помощью которых будет преодолевать их. Я же составляю себе легенду на ближайшую часть участка, понаблюдав за теми, кто пытался уже пройти здесь. Вот на этот камень надо вспрыгнуть, подняв переднее колесо, и тут же остановиться. Затем, стоя, повернуться направо, съехать и, как только заднее колесо станет на землю, поднять переднее, резко дать газ и перепрыгнуть через каменный гребень, чтобы не сесть на него двигателем. В полете надо повернуться налево на 90 градусов и приземлиться на заторможенные колеса. Здесь подать мотоцикл назад до упора в ограждающую ленточку, съехать в яму, развернуться на заднем колесе и рывком выскочить наверх. Но кто на это способен?

Когда наконец Лисы поехал, я стоял

с фотоаппаратом у третьего препятствия, где большинство спортсменов падало, а наиболее удачливые зарабатывали свои три штрафных очка за касание земли ногами. Мирослав так легко и быстро подъехал ко мне, что я, буквально завороженный, не успел сделать снимок, когда он прыгнул, развернувшись в воздухе. Но здесь, не удержав равновесие, поставил ногу на землю (штрафное очко), выровнял мотоцикл и, непринужденно преодолев оставшиеся преграды, закончил дистанцию. Раздались аплодисменты, к которым присоединился и мой восторг. «Это же так легко, что, наверное, и я сумею, если сяду на его мотоцикл», — вдруг представилось мне. И тут же вспомнил, что так же я думал, когда ребенком в цирке видел номера, легко выполняемые артистами. И здесь похоже на цирк, когда выступают настоящие мастера. Что же делают те, кто завоевывает призы на европейских и мировых первенствах, если такой виртуоз, как М. Лисы, там входит только в третью десятку? В кино-то я видел, но, оказывается, представлял себе все это далеко не так, как воспринимаешь, стоя неподалеку.

На наших всесоюзных соревнованиях набор препятствий, большая часть которых искусственные, не идет в сравнение со здешними. Всякие бревна, металлические бочки, лестничные марши, большие шины и т.п., что предлагают обычно наши организаторы, служат большинству здешних участников, как я выяснил, только для тренировки, отработки приемов. А усваивают их с детских лет и, как правило, сначала на специальных триальных велосипедах и мокиках, а уж потом на мотоциклах. Лидер польской команды В. Дороба уже в 12 лет выиграл юношеский чемпионат страны, а сейчас в 17 уступил только М. Лисы, который немного старше его. Оба тренируются ежедневно по 3—4 часа. Колеса мотоцикла, образно говоря, стали продолжением их ног. Стоять на подножках неподвижного мотоцикла, например, они могут, пожалуй, дольше, чем мы на земле на одной ноге. Сохранять равновесие, двигаясь с поднятым передним колесом, переставлять мотоцикл, прыгая вместе с ним в стороны, разворачиваться, стоя на заднем или переднем (!) колесе, они способны так же легко и просто, как мы ехать по прямой без рук (это не умеют только новички).

Очень хотелось, конечно, чтобы кто-нибудь из наших составил конкуренцию лидерам, но, увы, говорить об этом сегодня не приходится. Наша команда (трое взрослых и три юноши) набрала по сумме трех этапов 123 очка (при суммировании мест на этапах чем больше очков, тем лучше), в то время как победитель команда ПНР — 1042, чехословацкая — 956, ГДР — 795. Лучший результат среди наших на последнем этапе у А. Штейнбергса — 371 штрафное очко за два дня (по три круга с 15 участками), у победителя М. Лисы — 79!

Что же предпринять, чтобы продвинуться вперед? Прежде всего повышать мастерство спортсменов. Так, как мы это делаем сейчас на редких сборах, не годится — один неумеющий другому неумеющему передать ничего не может. Здесь напрашивается пример освоения хоккея с шайбой. Помните, нас учили и научили играть признанные мастера — хоккеисты и тренеры ЧССР. И столь же плодотворным может стать сотрудничество с мотоциклистами Польши и Чехословакии, где уже давно культивируется триал. Тренеры обеих команд, с которыми я беседовал, готовы и принять нас на свои сборы и приехать на наши. Эту возможность грех не использовать уже в ближайшее время.

Второе, что нужно, — соответствующие мотоциклы. Почему второе, а не первое? Как считают специалисты, от машины в триале зависит 30—40% успеха. В нашей команде было два мотоцикла, изготовленных на заводе в г. Коврове, четыре самодельных (двигатели — на базе ЧЗ). И те и другие во всем уступают мотоциклам других участников — ЯВЕ, «Ямахе», «Бете» и т. п. Все понятно — для ковровчан это проба пера. Ждать от них устранения всех недостатков, выявленных на соревнованиях, в ближайшие годы нереально — слишком сложны конструкторские и производственные проблемы, которые надо решить. Покупать машины за рубежом (ЯВА сделала всего два мотоцикла для триала), наверное, мы не сможем, а вот создать и выпускать их небольшими партиями совместно с заводами ЧССР (ЯВА) или ГДР (МЦ) вполне реально. Конечно, если проявить необходимую инициативу и настойчивость. А делать это надо, потому что мототриал завоевывает все большую и большую популярность не только среди спортсменов, но и среди зрителей. Не зря в списке мотоциклетных соревнований, которые предлагается включить в программу Олимпийских игр, он занимает первое место.

На пути к успеху, конечно, не только названные здесь проблемы. Их много, а потому необходима единая комплексная программа развития триала на ближайшие годы, обеспеченная и материально и организационно.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
спец. корр. «За рулем»

ЧССР,
г. Топольчаны



ИНТЕРСПОРТКУРЬЕР

ГАРДНЕР РАЗГНЕВАЛСЯ

Сообщение о том, что американский мотогонщик Эдди Лоусон — чемпион мира в классе 500 см³ подписал контракт с японской фирмой «Хонда», разгневало другого представителя команды «Хонда» — австралийца Уэйна Гарднера. Последнее время эти два спортсмена постоянно спорили за мировое первенство в кольцевых гонках и к тому же никогда не были в хороших отношениях. Тем более что Лоусон шесть последних сезонов представлял главного конкурента «Хонды» — фирму «Ямаха». И вот теперь оба гонщика очутились в одной упряжке.

«Эта секретная сделка, которая готовилась несколько месяцев, показывает, что хозяева моей команды — не совсем порядочные люди, — сказал журналистам Гарднер сразу после того, как узнал новость. — Они могли сообщить об этом напрямую. Я же узнал обо всем из газет».

Руководство «Хонды» утверждает, что контракт с Лоусоном никак не повлияет на судьбу Гарднера. «Он остается нашим «гонщиком номер один», — сказал представитель фирмы Джон Ньюкомб. — Пусть не волнуется. Лоусон же возглавит нашу вторую команду».

Гарднер, чемпион мира 1987 года, провел переговоры с владельцами команды в их штаб-квартире в Токио и после этого несколько успокоился.

ТРАДИЦИОННЫЙ ПРИЗ

«Серебряный башмак» — так называется приз, вручаемый в ГДР лучшему мастеру спидвея. За 1988 год этот почетный трофей достался 23-летнему Майку Отто.

ВНОВЬ НА АВСТРИЙСКОМ КОЛЬЦЕ

После серьезной реконструкции «Эстеррайхринг» (Австрийское кольцо), на котором прежде проводились соревнования по формуле 1, вновь примет эти гонки в 1989 году.

Австрийский деловой менеджер Ханц Хеммер сообщает, что все меры безопасности отвечают мировым стандартам. Полностью сменено покрытие кольца, на 5 метров расширены зоны старта и финиша. Удлинены зоны схода с дистанции, а знаменитый «адский поворот» Босх упрощен, ибо стал слишком опасным.

На право проводить у себя этапы чемпионата в формуле 1 претендуют 16 трасс.

САМАЯ БЫСТРАЯ ТРАССА

Трасса гонок в бельгийском местечке Франкошамп — самая быстрая для чемпионатов мира по мотоспорту. Так считают специалисты, подкрепляя свое мнение сообщением о скорости, показанной там недавно американцем Эдди Лоусоном, — 274 км/ч!

ЭТИ ВРЕДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Демонстранты попытались сорвать проведение авторалли по Балтике в Дампе (земля Шлезвиг-Гольштейн, ФРГ). Организаторы заявили, что на пятом отрезке трассы многие частные автомобили были припаркованы так, что раллистам не удалось стартовать.

А на следующем этапе семьи с детьми демонстративно вышли на трассу, протестуя против соревнований, наносящих, по их мнению, ущерб окружающей среде.

По материалам вестника ТАСС «Спорт и техника»

ИНТЕРСПОРТКУРЬЕР

МОСКВА–ЛИССАБОН

На «девятке» через всю Европу за 45 часов



Скорый поезд Москва — Париж проходит 2969 километров, разделяющие две столицы, за 43 часа. Нам, трем советским журналистам, предстояло на серийном автомобиле ВАЗ — 2109 преодолеть расстояние много большее, от Москвы до Лиссабона — столицы Португалии на берегу Атлантического океана, примерно за то же время. 14 сентября прошлого года ровно в 12 часов мы стартовали с площади 50-летия Октября и направились в сторону Бреста к западной границе нашей Родины.

Минут через пятнадцать миновали МКАД, и перед нами пошла раскручиваться лента Минского шоссе. Здесь, как и на всех остальных трассах, ведущих к цели, у нас были ориентиры, привязанные во времени и пространстве к очень жесткому графику движения на предстоящие двое суток. Любой сбой вел к нарушению графика, к отставанию, а значит отодвигал цель, которую мы себе поставили. Мы, конечно, предполагали «сюрпризы». И первый не заставил себя ждать: не отъехали и сорока километров, как на одном из постов ГАИ инспектор властным жестом прервал наше едва начавшееся движение и указал на обочину...

В июле 1986 года в центре нашей столицы финишировал автомобиль «Остин-монтего». Члены его экипажа португальские журналисты К. Фину и Н. Вашко объявили, что проехали почти 5000 километров от самой западной столицы Европы до самой восточной за 51 час 30 минут. Этот результат, хотя официально его никто не фиксировал, вызывал уважение. Пройти огромное расстояние по дорогам восьми стран через семь границ, через такие крупные европейские центры, как Мадрид, Париж, Варшава, со средней скоростью 100 км/ч очень непросто.

Осознавали это и сами участники пробега, справедливо расценивая свое достижение как успех. В то же время они понимали, что всякий результат может быть признан лучшим, только когда есть другой, с которым можно сравнивать. Так, видимо, и возникла идея бросить вызов советским коллегам, и вскоре телекс с предложением совершить ответный визит в Португалию был получен в Союзе журналистов СССР.

Предложение португальских коллег было принято, организацию пробега взяла на себя редакция «За рулем». Сразу же встал вопрос: на чем ехать? Ответ напрашивался сам собой — на одной из новых моделей ВАЗа. Все остальные претенденты не проходили по одному, а то и по нескольким параметрам, которые диктовались жесткими условиями скоростного пробега по самым автомобильным странам Европы.

Итак — «Самара». Но какая? «Восьмерка»? «Девятка»? Двигатель — 1300 см³? Или полуторалитровый? Последнее слово при решении этих вопросов было за «АвтоВАЗом». После недолгих размышлений было решено остановиться на «девятке» с объемом двигателя 1500 см³ и пятиступенчатой коробкой передач. Доводы следующие. Модель самая последняя, наиболее современная. На западный рынок она еще только начинает поступать, и в случае успеха пробега дополнительная реклама может оказаться ей весьма кстати. Полуторалитровый двигатель должен был обеспечить уверенный ход автомобиля на самых высоких скоростях, которые допускали автомагистрали и правила движения западноевропейских стран. Пятиступенчатая коробка передач позволила рассчитывать на экономию топлива и, значит, на меньшее число остановок для заправки бензином, а это — время.

Так в конце июля прошлого года у здания редакции «За рулем» в Селиверстовом переулке появились две совершенно одинаковые на взгляд темно-вишневые «девятки». Предстояло выбрать из них одну, характер которой с достаточной долей уверенности позволил бы отправиться на противоположный край Европы.

...Разговор с инспектором, да еще по его инициативе и в обычной-то обстановке не сулит водителю ничего хорошего, а здесь, когда каждая минута на счету... «Дурное начало», — подумали мы и стали перестраиваться вправо. Но в этот момент, еще раз внимательно глянув на машину, инспектор показал жезлом, что останавливаться не надо, можно продолжать движение.

Покидает нас стартовое волнение, и, подчиняясь внутреннему распорядку, отработанному во время подготовки, начинаем налаживать быт в своем «мини-доме», где предстоит прожить ближайшие двое суток. Пока один из нас работает «в руле», а второй «впереди-справа», ориентируясь по легенде, подсказывает ему предстоящие сложности маршрута, третий — «пассажир» на заднем сиденье отдыхает и, когда подходит время, готовит «стол».

О питании во время пробега надо сказать несколько слов отдельно. В крайне стесненных условиях автомобильного салона, занятого тремя взрослыми мужчинами и необходимыми в поездке вещами, для обильной продуктовой лавки просто нет места. Кроме того, хотелось, чтобы сам процесс подготовки питания не слишком отвлекал, а пища была бы достаточно калорийной и стимулирующей работоспособность при усталости, которая неизбежна в двухсуточном беспрерывном движении. Именно такое питание, его, кстати, используют в своей работе космонавты, мы получили с помощью НИИ медико-биологических проблем АН СССР. А заведующий лабораторией кандидат медицинских наук Марк Белаковский рассчитал для нас оптимальный рацион и расписал его на весь маршрут.

Вот и 666-й километр Минского шоссе — заправка, подтяжка ремня генератора, проверка колес, протирка стекол от залепившей их грязи и мошкары. На все ушло 10 минут, поменялись местами — и вперед...

400 километров магистрали Минск — Брест не обманули наших надежд. Почти на всем протяжении дорога содержится в отличном состоянии. Только в нескольких местах, где ведутся ремонтные работы, приходилось снижать темп.

Из многих факторов, определяющих характер наших двух «девяток», претендовавших на участие в пробеге, нас в первую очередь интересовали два. Первый — надежность автомобиля, способность всех его узлов и деталей выдержать экстремальные нагрузки, неизбежные при длительном движении на максимальных скоростях, которое нам предстояло. И второй — двигатель, способный обеспечить высокую скорость и длительное движение в таком режиме.

Надо сказать, что при обычной эксплуатации оба автомобиля, оказавшиеся в наших руках, показали себя отлично, и трудно было отдать одному из них предпочтение. Конечно, с каждым была проведена «индивидуальная работа»: проверены и «протянуты» все доступные места крепления, тщательно сделаны все регулировочные работы, подобраны и заменены некоторые узлы, что позволило добиться оптимальных показателей для двигателя и подвески. Теперь после первого технического обслуживания, срок которого подошел, предстояло проверить наших кандидатов в условиях, приближенных к «боевым». Во всех этих хлопотах, нередко круглосуточных, рядом с нами были молодые сотрудники одной из лабораторий НАМИ Анатолий Кузнецов, Валерий Фетисов, Владимир Копылов и Евгений Михеев. Подготовку пробега постоянно держали в поле зрения и при необходимости помогали нам ответственные работники Минавтопрома СССР.

На четырнадцатикилометровом кольце полигона НАМИ под Дмитровом каждая из «девяток» прошла по две с лишним тысячи километров на максимальной скорости с остановками только для заправки и смены водителя. Задача была — определить скоростные качества машин, и вот тут несколько неожиданно для нас на этих режимах стали выявляться немногочисленные, но неприятные дефекты. Достаточно вспомнить хотя бы о таком, почти курьезном. После нескольких сот километров, пройденных на максимальной скорости, слетела и пропала возвратная пружина акселератора. Поставили новую, но ее вскоре постигла такая же участь. После того, как история повторилась несколько раз, мы поняли, что пружина не рассчитана на подобные режимы. Чтобы не возить с собой запас этого «дефицита», мы привязали ее нейлоновым шнуром, и теперь, сорвавшись, она хотя бы не исчезала — достаточно было остановиться и поставить ее на место. Эта нехитрая рационализация впоследствии пригодилась, когда мы были уже за тысячи километров от полигона.

Вот и Брест. Четыре километра вперед, налево на мост, еще семь километров — Государственная граница СССР. Через пятнадцать минут пограничники желают нам счастливого пути, и мы в Польше. Пришли сюда, даже несколько опережая график. Это очень кстати, так как сгущаются сумерки, вновь зарядил дождь, а впереди почти семьсот километров по узким польским дорогам. На них то и дело попадаются конные повозки, велосипедисты, много поселков. Все это требует постоянного, напряженного внимания, а график диктует довольно высокий темп.

Варшаву миновали благополучно, но с трудом удерживаясь в режиме. Здесь подоспела неожиданная помощь: сразу за Ловичем нас догнала и обошла

«Тойота» с польскими номерами. Водитель вел ее с уверенностью местного жителя. Мы пристроились в хвост «Тойоте», и дело пошло веселее. Чувствовалось, правда, что водителю наше общество не очень нравилось, он все пытался оторваться, но нам было по дороге, «девятка» вела себя отменно, и километров сто пятьдесят мы прекрасно прошли в паре, что несколько поправило наше положение. Где-то перед Коло «Тойоте» пришло время уходить вправо, но прежде водитель съехал на обочину, чтобы посмотреть, кого это он так долго вел за собой. Мы мысленно поблагодарили его и дальше пошли без провожатых.

Границу с ГДР пересекли, лишь немного отставая от графика. Дороги здесь оказались значительно лучше, однако использовать это обстоятельство было опасно. Нас не однажды предупреждали о завидной работоспособности дорожной милиции ГДР и педантичности ее служащих. И действительно, несмотря на то, что ночь была в зените и движение совсем вялое, мы постоянно ощущали, что оно контролируется. Поэтому, желая избежать нравоучительных бесед на незнакомом языке, двести пятьдесят километров до ФРГ шли со скоростью не больше 105 км/ч по нашему бортовому спид-пилоту. Благодаря этому нежелательных контактов с местной милицией избежали, правда, ценой еще более возросшего дефицита в нашем постоянном споре с графиком пробега. Успокаивались тем, что впереди была страна, которая славится не только своими отменными дорогами, но и тем, что на них нет каких-либо ограничений. Там мы надеялись наверстать упущенное.

Федеративная Республика встретила нас неоновым заревом над множеством пропускных пунктов границы и таможни. Миновав контроль, мы оказались на залитой светом площади с разными полезными автомобилистам соблазнами: магазинчиками, кафе... Несмотря на раннее утро все это работало. Мы воспользовались только бензоколонкой и, выбрав нужное нам направление, не мешкая, двинулись на Ганновер. Дорога, которая нам выпала, не очень поражала — только две полосы в каждом направлении. Подчеркиваем: «только», поскольку машин на них так много, что и совсем ранним утром не чувствуешь себя свободно. Правда, движение прекрасно организовано и благодаря этому скорость высокая. В левом ряду можно ехать практически с любой, какая доступна двигателю нашей машины. Достаточно включить левый указатель поворота, и автомобиль, который перед вами, тут же примет вправо, освобождая дорогу.

Несколько минут потребовалось, чтобы войти в ритм западногерманской трассы и начать наверстывать упущенное на прошедших этапах время. Вот здесь «девятке» выпала возможность показать все, на что она способна, и с удовольствием отмечаем: машина не подвела. По Западной Германии мы заложили в график среднюю скорость 136 км/ч, которая позволяла нам пройти страну, не оказавшись в плену знаменитых автомобильных пробок. Мы больше всего опасались Кельна. Этот крупный промышленный центр расположен невдалеке от границы с Бельгией, и, выдерживая намеченный график, мы едва успевали объехать его до того, как в город начнет стекаться утренний автомобильный поток.

Скорость 150—170 км/ч, притом не по спидометру, который всегда завышает минимум на 10%, а по нашему спид-пилоту. Двигаясь в этом режиме в левом ряду, никому не мешаем. Обгоняют нас крайне редко, гораздо чаще уступают дорогу. Ганновер и Дортмунд миновали благополучно и под Кельном оказались примерно в половине седьмого. До автомобильного половодья остается около получаса, но уже сейчас прямо на наших глазах плотность потока на объездной дороге росла с каждой минутой: с боковых съездов стекаются сотни и сотни машин. Скорость намного упала, и те, кто перед нами в левом ряду, уже просто не имеют возможности уступить дорогу, так как справа места нет.

Мы ушли из зоны заторов, разминувшись с ними буквально на 10—15 минут. Вздохнули с облегчением и, набирая скорость, двинулись на Аахен к географическому треугольнику, где сходятся границы Нидерландов, ФРГ и Бельгии, нам надо в Бельгию. Вот и контрольно-пропускной пункт, подаем документы, переезжаем границу, один из нас заглядывает в свой паспорт, и тут выясняется, что мы в... Нидерландах. Сильно расстраиваться времени нет, прикинули по карте и поняли, что допустили маленькую оплошность — не доехали до бельгийской границы всего 2—3 километра, а это обойдется нам дополнительно километров в сто. Значит, снова потерянное время. Сколько? Это покажет французская граница. А пока, немало попутавшись в нидерландских и фламандских дорожных указателях, с трудом выбираем нужное направление и уже без оглядки мчимся по отличным бельгийским дорогам. Под Брюсселем, что совсем не совпало с нашим графиком, пришлось зафиксировать завершение первых суток пробега.

Французскую границу в районе Валансьенна мы пересекли с опозданием против графика на 35 минут. Дорога здесь тоже позволяет двигаться, как говорится, на максималке, но приходится осторожничать — скорость на магистралях Франции 130 км/ч, и, как нас предупредили, полиция постоянно ее контролирует. Однако осторожность осторожностью, а время не ждет, да еще наверстывать надо. Одним словом, на нашем электронном спид-пилоте в основном высвечивается 150—170 км/ч.

Париж миновали удачно, и вся страна прошла, что называется, на одном дыхании: с севера на юг (а это без малого тысяча километров) мы пересекли ее за 8 часов 20 минут.

Вторая ночь пробега застала нас на дорогах Испании. Половина из них — это горный серпантин, который к тому же непрерывно поливался дождем. Ценой большого напряжения и благодаря тому, что полиция, вероятно, пряталась от непогоды, мы сумели пройти более 900 километров за 9 часов и в 5.40 по среднеевропейскому времени миновали последнюю границу на пути к Лиссабону.

У ворот столицы Португалии мы были ровно в 6.00 местного времени, которое на три часа отстает от московского. Притом у ворот закрытых. Дело в том, что дороги здесь бесплатные, а вот в город можно попасть, только заплатив, да к тому же обязательно местной валютой. Ее у нас не оказалось, а посольство и журналисты собирались нас встречать, как потом выяснилось, не раньше чем через три часа. В какой-то конторе нашли телефон, заплатив один доллар, позвонили в наше посольство. Минут через сорок приехал Сергей Храмцов — пресс-атташе советского представительства и повел нас за собой в город.

В начале восьмого мы были на набережной в Лиссабоне у исторической Башни Белем. Отсюда начинались Великие географические открытия XV—XVI веков. Отсюда в 1986 году стартовали К. Фину и Н. Вашко на автомобиле «Остин-монтего», чтобы через 51 час 30 минут финишировать в центре Москвы. Башня Белем и была целью нашего пробега. Так как португальские коллеги наш приезд в полном смысле слова проспали, мы попросили засвидетельствовать факт прибытия командира наряда полиции, который в этот момент оказался на набережной. Что и было им с удовольствием сделано. Офицер португальской полиции написал, что автомобиль из СССР с номером 09-13 ООТ действительно находился у Башни Белем 16 сентября 1988 года в 7 часов 30 минут местного времени, то есть по московскому — в 10 часов 30 минут.

Таким образом, было зафиксировано, что наша «девятка», прошла путь от площади 50-летия Октября в Москве до Башни Белем в Лиссабоне протяженностью 4827 километров за 46 часов 30 минут. Точности ради стоит отметить, что 4811 километров до ворот португальской столицы мы преодолели ровно за 45 часов.

На состоявшейся вскоре пресс-конференции, когда были полностью рассеяны все сомнения в реальности нашего результата, корреспондент португальского радио спросил: «Скажите откровенно, как вам удалось так быстро доехать?» «Просто ехали быстрее, чем два года назад наши коллеги с португальского телевидения. Во многом благодаря тому, что наш автомобиль позволял полностью использовать возможности скоростных западноевропейских дорог и ни разу не подвел», — ответили мы.

О. БОГДАНОВ,
В. ПАНЯРСКИЙ,
В. СОЛОВЬЕВ

Москва — Варшава — Берлин — Ганновер — Брюссель — Париж — Мадрид — Лиссабон

Так производится расчет за пользование платными участками дорог во Франции.

Наша «девятка» была хорошо известна в Португалии, и, где бы мы ни появлялись, машина всегда вызывала интерес окружающих.





ПОЧЕМУ УМОЛК ДВИГАТЕЛЬ?

В минском издательстве «Полымя» вышла в свет книга «Ваш спутник мотоцикл». В числе ее авторов два давних друга нашей редакции Владимир ЗАХАРИН и Геннадий ПИЛЮКЕВИЧ — мастера спорта по мототуризму, большие энтузиасты этого прекрасного вида активного отдыха и самоотверженные его пропагандисты.

Мы решили вместо рецензии предложить нашим читателям-мотоциклистам несколько отрывков из книги, поскольку тираж ее, к сожалению, слишком мал, всего 60 тысяч.

Первый отрывок посвящен неисправностям двигателя. И хотя он построен главным образом на примере конкретного двигателя ММВЗ, все рекомендации авторов, безусловно, имеют силу и для других моторов, а потому будут представлять интерес для самого широкого круга мотоциклистов. Материал с согласия авторов несколько сокращен и доработан.

Иногда в шутку говорят, что двигатель не заводится, когда в цилиндре «зажечь нечего или нечем». Это действительно так, хотя еще чаще бывает наоборот: «есть что и есть чем», а он все-таки не заводится.

Предположим, однако, что система зажигания исправна (искра на свече регулярна и достаточно сильна), и обратимся к системе питания.

Избыток топлива. Если есть полная уверенность, что в баке достаточно топлива (это нетрудно проверить), и при нажатии на утопитель поплавка оно вытекает из карбюратора, то, вполне вероятно, мотор не пускается из-за того, что мотоциклисты называют «пересосом». Может быть, вы слишком долго держали нажатым утопитель; возможно, пропускают топливный кран и запорная игла поплавкового механизма и избыток топлива в кривошипной камере образовался еще до пуска.

Выключите зажигание, ручкой газа полностью поднимите дроссельный золотник и плавно несколько раз нажмите на педаль кикстартера, прокручивая коленчатый вал. Продолжительность прокрутки зависит от степени «пересоса». Затем включите зажигание и при полном газе попытайтесь энергично запустить двигатель, не открывая топливный кран. При первых вспышках в цилиндре мотоцикл с карбюратором, имеющим боковую поплавковую камеру, бывает полезно сильно наклонить в левую сторону, почти положив «на себя». Применительно ко всем другим остается ждать, когда двигатель заработает бесперебойно. При этом не следует манипулировать ручкой газа — держите ее все еще полностью открытой и прикрывайте только при увеличении оборотов.

Если продувка не дает положительного эффекта, а в исправности системы зажигания вы по-прежнему не сомневаетесь, еще раз присмотритесь к карбюратору: не течет ли из него топливо постоянно при закрытом кране? Не исключено, что поплавок заело в нижнем положении (у карбюраторов типа К-62, К-63 это случается, когда поплавок смещается и задевает за стенку) или же под запорную иглу попала соринка. Гораздо реже, но все-таки бывает, что прохудившийся поплавок уже не прижимает клапан к седлу и потому топливо беспрепятственно поступает в поплавковую камеру.

Методы устранения неисправности разные. Иногда достаточно постучать рукояткой отвертки по корпусу поплавковой камеры. Хотя это, конечно, полумера. В карбюраторах с боковой поплавковой камерой следует тщательно очистить спичкой углубление на дне, куда входит нижний конец иглы поплавка. У карбюраторов типа К-62 нередко при разборке и сборке теряют крохотную прозрачную уплотнительную шайбу, установленную на запорной игле. Без нее герметичность клапана обеспечить невозможно. Подобрать же подходящую шайбу трудно, правда, иногда и удается, подыскав провод в полихлорвиниловой изоляции и отрезав от этой изоляции тонкий кружок.

Бывает, что «пересос» становится хроническим. И тогда это однозначно указывает на негерметичность иглы или поплавка и постоянное переполнение поплавковой камеры. Прохудившийся поплавок (если его потрясти около уха, вы услышите, как в нем плещется бензин) следует выпарить, поместив в горячую воду. Трещину увидите по пузырькам, выходящим из нее, и устраните, аккуратно заплавив нагретым паяльником.

Недостаток топлива. Вторая, не менее распространенная неисправность — засорение системы питания.

Повторим в сотый раз вслед за другими авторами: смешивать топливо с маслом надо в чистой емкости; заливать его в бак следует через очень частую сетку или капроновый чулок; прежде чем разбирать карбюратор или ругать ни в чем не повинную систему зажигания, загляните в бак и убедитесь, есть ли там вообще топливо. Если его мало — переведите кран в положение «Резерв», сдерните с его штуцера шланг и посмотрите, насколько активно вытекает топливо из крана. В случае сомнений продуйте кран насосом.

Если после этого при нажатии на утопитель топливо капает из карбюратора, а двигатель не заводится и свеча, вывернутая из головки цилиндра, совершенно сухая, — вероятно, засорился главный жиклер карбюратора и его необходимо прочистить. Но не ограничивайтесь этим: заодно прочистите жиклеры пусковой системы (если она есть) и холостого хода.

Для прочистки можно использовать деревянные палочки, капроновую леску и даже медный провод, но ни в коем случае не стальные проволоку или иглу — последние могут поцарапать канал, изменить его форму и даже диаметр и, в конечном счете, нарушить условия истечения топлива и пропускную способность. Проверка жиклеров «на просвет», кажущаяся самой убедительной, иногда обманывает: прозрачная песчинка или капля воды могут напрочь перекрыть путь топливу и остаться при том незамеченными. Удалите грязь из всех уголков поплавковой камеры и продуйте каналы насосом.

Иногда трудный пуск и характерные признаки явного обеднения смеси появляются после ремонта. Это случается, когда на выпуске образовались неплотности в соединениях и через них подсасывается воздух. Например, у двигателей «ИЖ-Юпитер» такое бывает, если после ремонта цилиндры закрепить на картере, а затем устанавливать впускной патрубок карбюратора. Нужно делать наоборот: посадив цилиндры на место и лишь слегка закрепив их гайками, присоединить впускной патрубок, плотно затянуть винты его крепления и лишь после этого окончательно закрепить цилиндры, подтягивая гайки крест-накрест поочередно.

Неисправности системы зажигания. При первых же затруднениях с пуском двигателя рекомендуется вывернуть свечу и внимательно ее осмотреть. Совершенно сухая нижняя часть, работающая в камере сгорания, говорит о слишком бедной смеси; мокрая свеча свидетельствует о чрезмерном количестве топлива или отсутствии искры. Мы бы рекомендовали иметь всегда в запасе контрольную свечу, не новую, а уже немного поработавшую и не вызывающую никаких сомнений. Если при установке контрольной свечи мотор ожил — система зажигания в целом в порядке, виновата только свеча. Очистка ее электродов и изолятора может дать какой-то эффект. Но лучше взять за правило менять свечи через 7—10 тысяч километров, тогда внезапных отказов станет гораздо меньше.

А если искры на свече нет? Тогда придется последовательно проверить все звенья цепи от свечи до прерывателя или даже замка зажигания.

Прежде снимите наконечник с провода высокого напряжения и, поднося провод к ребрам цилиндра на 5—7 мм, посмотрите, есть ли искра. Есть — бракуйте наконечник, нет — проверяйте цепь дальше. Отсоединяйте провод от катушки зажигания, вставляйте в ее центральное гнездо любой другой провод и «ищите искру» снова. Есть — бракуйте провод, нет — продолжайте поиск.

Отказы катушки зажигания, вообще говоря, довольно редки. Поэтому можно, оставив ее под подозрением, перейти все же к следующему этапу и проверить прерыватель (если он есть) или установку датчика в бесконтактной системе. Возможно, зазор в прерывателе слишком мал или слишком велик; может быть, на контакты попала грязь. В бесконтактной системе нужно правильно установить выступ датчика относительно паза в роторе. Если и теперь искры нет — попробуйте заменить катушку зажигания заведомо исправной. Появится искра — дело в катушке. Нет — ищите дальше. В контактной системе виноват может быть конденсатор. Замените его. В бесконтактной нужно проверить коммутатор КЭТ-1А.

По-старому она называется площадью Звезды. Тут встречаются двенадцать авеню — двенадцать артерий и вен Парижа. Днем и ночью в них пульсирует поток синих и зеленых, оранжевых и бежевых, красных и белых автомобильных телец. Я стою поздно вечером под ярко освещенной Триумфальной аркой и всматриваюсь в их движение, порывистое и целеустремленное.

Отсюда добраться до Версальских ворот непросто, даже вечером. Утром еще сложнее — подкарауливают неизбежные парижские пробки. Засев в одной из них, невольно оглядываешься на соседей. «Ситроены», «рено», «пежо». В этом обществе, где три четверти машин французские, наша «Лада» (ВАЗ—2108) оказывается одной из немногих иностранок. За год торговая фирма «Жан Пок» продает тут 22—24 тысячи советских автомобилей. Это капля в море — парк легковых машин во Франции превысил 22 миллиона. Сегодня по объему их производства (около 3 миллионов в год) она на четвертом месте в мире. Именно в Париже на территории сада Тюильри девяносто лет назад, летом 1898 года, открылась первая в истории автомобильная выставка... Но пробка начала таять и — вперед, к Версальским воротам. Там, в громадном выставочном комплексе традиционный Парижский автомобильный салон — «Мондьяль д'отомобиль». Он устраивается теперь раз в два года и прошлой осенью проходил в 68-й раз.

ПАРИЖСКИЕ ЗВЕЗДЫ

Как описать эту блистательную, громадную, многоплановую международную выставку? Гран-показуха? Автомобильный карнавал? Салон автомобильной моды? Ни одно, ни другое, ни третье. Но от всего понемногу.

Первое впечатление — это водоворот посетителей, сверкающие лаком корпуса автомобилей, вспышки «молний» в руках бесчисленных фотографов, грохот музыки, ослепляющий калейдоскоп рекламных вывесок.

Экспонаты 1600 фирм из 27 стран разместились в восьми павильонах общей площадью 205 000 м². Это территория 25—30 футбольных полей. Наибольшее пространство (60 000 м²) занимал специализированный подвижной состав (автомобили и прицепы). Грузовикам отводилось 44 000 м², легковым машинам — 38 000 м², комплектующим изделиям и принадлежностям — 30 000 м², автобусам — 12 000 м². Кроме того, на выставке демонстрировались джипы, микролитражные (до 360 см³) автомобили, старинные машины. На стенде каждой фирмы — стопки рекламных проспектов и брошюр, наклеек, плакатов, ценников. Из них можно составить буквально целую библиотеку. Жаль, что так мало, всего 20 килограммов, ручной клади разрешает взять с собой «Аэрофлот».

Желающие оформить покупку новой машины могут сделать это тут же, заказав ее цвет, обивку салона, комплектацию, дополнительное оборудование. Интересуетесь коммерческими вопросами, техническими особенностями машин данной фирмы или их спортивными достижениями — на каждом стенде к вашим услугам специалист, который, кроме французского, владеет английским или немецким. На телеэкранах мелькают кадры, запечатлевшие моменты испытаний новых моделей, эпизоды ралли, фрагменты истории фирм. Певица выступает с куплетами, где в остроумной форме внимание слушателей привлекается к особенностям конструкции «ситроенов». На летучих пресс-конференциях руководители фирм отвечают на любые вопросы посетителей: люди «Феррари» с величественным спокойствием, «опелисты» — с деловитым вниманием, фирмачи СЕАТа — с радостной готовностью. У каждого выставленного автомобиля можно поднять капот, сесть за руль, открыть багажник, разложить сиденья. Можно и опробовать новую модель на ходу, но не на территории выставки, где тесновато. Записавшись на стенде фирмы и получив направление, будущий клиент держит путь в Булонский лес или в другие места на окраине города, где сосредоточены предназначенные для пробных поездок машины.

Не только показать новую модель и дать возможность ее опробовать, не только убедить посетителя, что он видит именно то, что ему нужно, но и продать ему этот автомобиль — вот конечная цель выставки. Именно она определяет обоюдный интерес производителей и потребителей и вызывает столь большой приток людей — свыше полумиллиона за двенадцать дней работы.

Особо надо отметить представленные здесь агрегаты. Скажем, на стенде «Рено» — десятки двигателей, многие искусно разрезаны, так что видны детали клапанного механизма, протоки в водяной рубашке, привод масляного насоса. Действующий макет демонстрирует работу трансмиссии у новой полноприводной модели «Опель-вектра», а неподалеку — рассеченный по продольной оси последний «Фольксваген-пассат». На стенде «Хонды» можно было пощелкать ногтем по кевларовому корпусу гоночного «Мак-Ларена-МП4/4» с японским мотором, который демонстрировался рядом под стеклянным колпаком.

Плотная толпа окружает один из стендов ФИАТа. Бесстрастный робот собирает на глазах у парижан автомобиль «Типо». Из-за голов видны лишь плавно вздымающиеся «конечности» механического сборщика.

Наряду с настоящими автомобилями тут выставлены масштабные модели-копии. Вот новинка салона «Рено-19», уменьшенная в 43 раза, а поодаль — «Бугатти-57СК-атлантик» модели 1938 года в масштабе 1:25. И специальные книги, альбомы, журналы — глаза разбегаются.

И в будние дни здесь многолюдно, главным образом в павильоне, где представлены легковые автомобили. А уж в субботу и воскресенье — просто невероятная толчея. Люди приходят на весь день: семьями с детьми в колясках, с собаками. На застеленных паласом ступеньках, ведущих в ресторан, расположилась группа молодежи. Кто сидит, кто лежит, кто перекусывает, скатертью служит расстеленный на ступеньке рекламный проспект «Ситроена». Вот группа арабов, их немало в Париже, уселась на корточки в кружок. Предмет спора — находящийся неподалеку бронированный «Рено-25». Листы из кевлара толщиной 6—9 мм монтирует в кузов любой машины небольшая фирма «Ляббе».

Вокруг стендов «Роллс-Ройса» и «Феррари» толпа почитателей. За ограждающий экспонаты канат не заходит никто — останавливает цена и «священный трепет» перед маркой. Вот «Лянча-Дельта-интеграле» — чемпион мира 1988 года по ралли. Боевые шрамы на кузове свидетельствуют, что перед нами не макет, а подлинный герой спортивных баталий. На стенде «Рено» — новый 10-цилиндровый мотор для гоночного автомобиля формулы 1. Он будет установлен на «Вильямсе» 1989 года.

Но главное внимание приковано к звездам салона — концепт-карам. Так называются экспериментальные автомобили, нацеленные на 2000 год или другие, более отдаленные сроки. Их представили все три ведущие фирмы Франции. В дополнение к «Рено-меган», «Ситроен-актива», «Пежо-оксиа» американские и японские фирмы тоже демонстрируют свои концепт-кары: «Кадиллак-вояж», «Тойота-ФИксВ-II», «Мицубиси-ХСР». Но о них речь — в специальном обзоре. А где же наши машины? В центре зала «Жан Пок» представляет 13 советских автомобилей. Среди них — два «москвича» модели «2141» под торговой маркой «Алеко», три «нивы» и восемь «лад». Одна из «нив» — модификации «Гран ляржь». Это комплектация фирмы «Жан Пок»: литые из алюминиевого сплава колеса, новые бамперы, облицовка радиатора, сиденья, четырехспицевый руль. Рядом — ВАЗ—2121-ГПЛ, то есть переоборудованный во Франции на использование газового топлива. Третья «Нива» — полугрузовая. У нее сняты задние сиденья, и она превратилась в фургон. Кстати, так поступают многие французские фирмы, получая без особых сложностей еще одну практичную модификацию.

Хочу сказать, что наличие в производственной программе нескольких семейств моделей с бесчисленным количеством модификаций для каждой — необходимое условие существования любой фирмы на пресыщенном автомобилями европейском рынке. Так, «Форд-фиеста» (класс нашего «Запорожца») поставляется на французский рынок в 13 модификациях 14 разных расцветок. Политика же одной модели и бедного набора модификаций приводит к коммерческой смерти. Неудивительно поэтому, Ж. Пок на своем стенде показал «Ладу-самару» (так на экспортных рынках именуются ВАЗ—2108 и ВАЗ—2109) с трех- и пятидверным кузовами, а также в исполнении «ГЛС» (колеса из алюминиевого сплава, передний и задний спойлеры, улучшенная обивка салона). Наряду с ВАЗ—2108 и ВАЗ—2109 были выставлены «старые знакомые»: ВАЗ—2106, ВАЗ—2104 и ВАЗ—2107.

Конкуренция на европейском автомобильном рынке очень жесткая. И, чтобы успешно продавать ту или иную модель, необходимы, само собой, и высочайшее качество изготовления, и долговечность, и соответствующий уровень комфорта. Так, «Волво» сегодня дает восьмилетнюю гарантию от коррозии на кузова своих машин, а «Крайслер» обеспечивает бездефектную работу всех выпускаемых им легковых автомобилей на протяжении трех лет или пробега в 110 тысяч километров. Насыщенность электронными устройствами, различным оборудованием, повышающим комфортабельность, выбор отделочных материалов, даже для машин малого и особо малого классов, ставят, например, наши автомобили на французском рынке в очень тяжелые условия.

Правительство Франции ограничивает ввоз зарубежных автомобилей, чтобы защитить свою промышленность от натиска иностранных фирм, прежде всего японских. Закрытие заводов, не выдержавших конкуренции с ними, означало бы национальную трагедию. Ведь французское автомобилестроение дает работу 610 тысячам человек, причем только на заводах, выпускающих автомобили, 227 тысячам.

Казалось бы, что может привлечь в

условиях ограничения импорта интерес иностранных фирм к парижскому салону. Однако он очевиден. Прежде всего потому, что Франция сама продает за рубеж 57% изготовляемых ею легковых машин и грузовиков и выставочные стенды у Версальских ворот — своего рода международный форум автомобильной техники.

Сама по себе выставка — событие в жизни Парижа. Ее посетил президент республики Ф. Миттеран, все столичные газеты две недели писали об экспозиции у Версальских ворот. В центре внимания прессы, конечно, находились легковые автомобили, среди которых дебютировали 40 моделей: «Рено-19» и «Фольксваген-коррадо», «Волво-440» и «Ниссан-прери», «Кадиллак-флитвуд» и «Опель-вектра»... Их мы тоже вправе назвать звездами, но не теми, недоступными, как на небе, а земными в отличие от концепт-каров.

Среди грузовиков сенсацией стал снежно-белый МАЗ 2000 года так называемой модульной конструкции. Он воплощает новую концепцию автопоезда грузоподъемностью от 22 до 88 тонн для междугородных и международных перевозок. В зависимости от потребностей машина может быть оснащена тем или иным силовым модулем. Он находится в ее передней части и включает передний ведущий мост, двигатель, трансмиссию и рулевое управление, объединенные в блок. Такое решение — принципиально новое в конструкции грузовиков, и поэтому крупная надпись «Перестройка» вдоль борта автопоезда воспринималась всеми как пророческая.

Хотя перспективный МАЗ стоял в неудобном месте — в «закутке» у дальней стены павильона, к нему проявили обостренный интерес не только рядовые посетители, но и специалисты, например, из шведской фирмы «Скания-Вабис», и корреспонденты французских специализированных журналов «Пуа-лур», «Транспоррутье» и других. Однако, когда я перешел из павильона грузовиков к автобусной экспозиции, чувство гордости сменилось чувством горечи. Было обидно, потому что подобных машин наша промышленность не выпускает, да и не может даже мечтать о них. В этой области исключительно большое значение имеет продукция смежных производств. Без горизонтальных дизелей, компактных гидрорулей, тонированного стекла, кондиционеров, разнообразных обивочных и отделочных материалов, широкой гаммы кузовного оборудования невозможно стать на одну ногу с поистине фантастическими моделями «Аувертера», «Зетры», «Дрогмеллера», «Пегасо», «Лоррена», «Ван Хоола» и других фирм. А сочлененные (из трех звеньев) городские машины «Рено-мегабус» на 215 сидящих пассажиров или «Ольез-трибус»! А школьные автобусы, а компактный «Ситроен-С35» на 21 место!

Конечно, увидеть своими глазами все многообразие автомобилей, выпускаемых лучшими фирмами мира, — событие и для специалиста автомобильной промышленности, и для журналиста. Я убедился, что экспонаты парижского салона не оставили равнодушными главных конструкторов наших заводов М. Высоцкого (МАЗ), Б. Кузнецова (ПАЗ), А. Сорокина (АЗЛК). Они пристально изучали машины, встречались с руководителями ведущих фирм и, полагаю, сделали для себя немало полезных выводов.

Минавтопром СССР поступил весьма мудро, направив на такую представительную выставку делегацию из двадцати с лишним специалистов. Каждый из нас при встречах и беседах с зарубежными коллегами ощущал особые интерес и теплоту по отношению к советским гостям. Наша страна, перемены, происходящие в ее жизни, занимают умы многих французов. И свидетельство тому — внимание к советскому автомобилестроению и заинтересованные вопросы, которые господствовали на пресс-конференции, устроенной во время выставки министром Н. А. Пугиным. Он рассказал о планах развития нашей автомобильной промышленности, отметил работы, проводимые совместно с рядом зарубежных фирм, подчеркнул, что перестройка в отрасли потребует немалых капиталовложений и что министерство изучает вопрос о привлечении средств граждан для развития автомобильного производства.

Министр заявил, что не предполагает значительного роста экспорта легковых автомобилей, пока в большой мере не будет удовлетворен спрос на них внутри страны. Отвечая на вопрос, будут ли советские заводы работать над гоночными автомобилями формулы 1, он сказал, что до настоящего времени отрасль недооценивала роль автомобильного спорта в техническом прогрессе и этот пробел в дальнейшем она постарается восполнить.

Мы возвращались в гостиницу. На площади Звезды продолжала вертеться автомобильная карусель. Вот мелькнула в толпе машин пятидверная «Лада-самара», за ней — «Рено-19», такая же, как на выставке, потом новый дизельный (слух это сразу отметил) «Ситроен-АИкс». Салон закрылся. Он уже вышел на улицы, через месяц-другой его экспонаты станут повседневностью. И ради этого превращения жил и работал двенадцать дней парижский «Мондьяль д'отомобиль».

Л. ШУГУРОВ,
спец. корр. «За рулем»

Париж



Экспозиция легковых автомобилей.



Стенд с советскими машинами.

«УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ!»

ЧИТАТЕЛЬ РАЗМЫШЛЯЕТ, КРИТИКУЕТ, СОВЕТУЕТ

Год назад я стал владельцем ВАЗ—2108. И вот не успел я, как говорится, выйти из машины, как агенты Госстраха буквально атаковали меня. Они встречали меня на улице, приходили домой и всячески, не жалея красок, расписывали блага, которые ждут меня после заключения договора, особенно «Комби-2». И я им поверил — заплатил 186 рублей.

В августе я ехал на своем автомобиле по проселочной дороге. Меня обогнал какой-то лихач, из-под колес его машины вылетел камень и разбил мне фару. Приехал я в Госстрах, там быстро составили акт, и я поехал в автосервис, где мне также быстро заменили фару. Я заплатил 42 рубля, получил квитанцию и привез ее в Госстрах для возмещения моих расходов. Но не тут-то было. Мне вежливо объяснили, что заплатить мне могут только 7 рублей за само стекло. Я говорю, что стекла не идут в запчасти, как сказали мне в автосервисе. На это заведующая отвечает, что автосервис — грабитель и не печется о государственных интересах, как Госстрах, потому и заменяет блок-фару целиком. Короче, у нас, мол, инструкция, получайте 7 рублей и катите. Порвал я свой договор прямо в кабинете у начальника нашего Госстраха и семь рублей получать не стал. И больше меня никто не заставит заключить с Госстрахом договор. И другим подскажу.

Иркутская область, г. Железногорск — **Б. ВАСИЛИШИН**

Я работаю преподавателем в педучилище. 22 мая с одной из моих учениц случилась большая беда. Она попала в больницу с переломом бедра, травмой ребер, разбитой селезенкой, которую пришлось удалить. Девчонка в 15 лет стала инвалидом. И все из-за мотоцикла. Сосед, мальчишка 16 лет, предложил ей прокатиться. Развив большую скорость на правом повороте, как с катапульты, выбросил девушку на дорогу. Что с него возьмешь, молодость, горячность. Винить девчонку? Зачем, мол, села? Спросите любую, кто откажется прокатиться на ЯВЕ или ЧЗ. Странное дело. Пока парню нет 18 лет, ему не доверят автомобиль, а жизнь человека — доверяют.

Я предлагаю внести дополнение в Правила дорожного движения. Пусть мотоциклетные права выдают хоть с 15 лет, но без права перевозить пассажиров. До 18 лет. А пока пусть один катается, набирается опыта и ума. Этим мы спасем многие жизни. Во-первых, управлять мотоциклом одному или с «грузом» за спиной — это большая разница. Во-вторых, не перед кем хорохориться и бравировать. В-третьих, будут меньше ездить без дела: одному-то неинтересно.

Липецкая область, г. Усмань — **В. СТОЛКОВСКИЙ**

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Почему в нашей стране отсутствует техническая и медицинская помощь на автодорогах? Наверное, наша страна единственная в мире в таком положении. Зато добровольных обществ, без которых вполне можно обойтись, хоть пруд пруди.

Когда мы возвращались из отпуска в Горький, не доезжая 30 километров до Вязников, на нашем «ИЖ-комби» вышел из строя масляный насос (из-за заводского брака — машина почти новая). Мой муж, шофер-профессионал с 40-летним стажем, пять часов голосовал на трассе — никто в нашу сторону и не глянул. Уже стемнело, сидим среди леса, не знаем, что делать. Осталось ждать, не проедет ли случайно кто-то из знакомых. В 10 утра повезло, ехал мимо знакомый и помог добраться до дома. Как, по вашему мнению, нормальна такая ситуация на наших дорогах? А ведь наладить техпомощь на трассе можно, было бы желание товарищей, ответственных за наш автосервис. Напомню, дело происходило на такой оживленной трассе, как Москва—Горький. Я считаю, что человек в пути должен быть уверен в гарантированной помощи в любой ситуации на дороге, в любой точке нашей страны.

г. Горький — **К. КАШИЧКИНА**

Наши правила движения должны постоянно совершенствоваться, и в этой связи хочется, чтобы специалисты подумали над улучшением порядка проезда перекрестков. В плане ускорения проезда и ликвидации пробок. Ведь устранение лишних задержек — это не только экономия ресурсов, но и улучшение экологической обстановки в городе, борьба за чистоту воздуха. Почему бы, в частности, не узаконить, как это было раньше, поворот направо при красном сигнале светофора. Ведь бывают перекрестки, где такой маневр абсолютно никому не помеха. Да и в любом случае два-три автомобиля всегда могут найти «окно» для проезда. Не менее остро стоит вопрос и с круговым движением. Ведь сейчас почти на всех таких перекрестках устанавливают знаки, чтобы транспортные средства, движущиеся по кругу, имели преимущество перед въезжающими на него. Но сколько же для этого необходимо знаков, металлоконструкций, коммуникаций. Не проще ли приоритет «кольца» сделать общим правилом?

г. Черкассы — **Л. РАДЧЕНКО**

Вечером 7 августа 1988 года в десяти километрах от Читы у моего «Москвича» вышел из строя задний мост. Мои просьбы к водителям проезжавших машин ни к чему не привели. Было воскресенье, ехали в основном владельцы личных автомобилей. И вот останавливается возле меня ВАЗ—2101 номер 0403 ЧТМ. За рулем — старшина милиции. Узнав причину моей остановки, он без всяких просьб с моей стороны отбуксировал мою машину в город. Скорее всего, это не входило в круг его обязанностей. Сейчас в печати, по радио и телевидению много говорится о взаимоотношениях водителей и работников ГАИ. Считаю, что поступок инспектора может служить примером добрых человеческих отношений. К сожалению, не знаю его фамилии, не расслышал, когда он представлялся, а переспрашивать было неудобно. Хочу еще раз сказать ему спасибо.

г. Чита — **Б. СИВАКОВ**

У нас на Урале много маленьких городов. Так вот, за последние годы во всех таких городках поставили на перекрестках светофоры. Поставили, уверен, без каких-либо научных обоснований, а просто по приказу сверху. А нужны ли они здесь? Ремонтная база у ГАИ слабая, половина лампочек в светофорах уже не горит. Но главное, интенсивность движения мала, и всегда можно наблюдать такую картину: подъезжает водитель к перекрестку, с других направлений ни одной машины, а ему — стой, горит красный. Бензин горит зря, да и глупо стоять, когда вокруг ни одной машины. Я думаю, что применение светофоров должно опираться на научные исследования, на нормы, учитывающие интенсивность движения. А на перекрестках с небольшой загрузкой вполне можно обойтись знаками «Главная дорога» и «Уступите дорогу».

г. Куйбышев — **Ю. ДЕРЯБИН**

Не знаю, проводил ли журнал такие исследования, но, по-моему, в работе дорожных служб, включая ГАИ, никаких кардинальных изменений за минувшие несколько лет. Те же поборы, так же бессмысленно дежурят инспектора ГАИ там, где этого совсем не требует дорожная ситуация, и, наоборот, где они позарез нужны, их нет, сами справляемся. Не стану утверждать, что ГАИ не предпринимает никаких мер по улучшению, вполне возможно, что побуждения ее искренни. Однако статистика бесстрастна: число дорожно-транспортных происшествий не уменьшается, скорее наблюдается тенденция к росту. Поэтому хочу внести предложение. А давайте попробуем провести месячник без ГАИ, на саморегулировании. Ведь известно, что вмешательство инспектора в дорожную ситуацию без необходимости лишь ухудшает обстановку — ломает ритм, вызывает нервотрепку и т. д. Инспектор нужен там, где создалась сложная ситуация — затор, авария, ремонт дороги и т. п. А не там, где четырех-пятирядное движение, когда не хочешь, а машина сама бежит быстрее 60 км/ч.

Давайте посмотрим, как отразится на статистике ДТП «месячник без ГАИ». Ведь так и так ощутимых сдвигов в ней пока нет, почему бы не попробовать. А если месячник удастся, представляете, какая экономия нас ждет в будущем.

г. Москва — **Н. БРОД**

ТРЕНАЖЕР «Зеленой волны»

Если водитель хорошо представляет себе возможные опасности в тех или иных, можно сказать, стандартных ситуациях, он найдет способ избежать их. Напомнить о таких опасностях, а кому-то, может быть, открыть глаза на них хочет наша новая рубрика «Тренажер «Зеленой волны». Второй ее выпуск (первый — в № 11 за 1988 год) посвящен проезду регулируемых перекрестков. Закройте на время текст под рисунками и попробуйте сами найти, при каком стечении обстоятельств обстановка может стать критической. Затем проверьте себя, познакомившись с нашим комментарием.

1. Зима. На дороге скользко. Ваша скорость — 40 км/ч. При подъезде к перекрестку, когда до него осталось примерно 50 метров, красный сигнал светофора сменился зеленым. Видя это, вы решаете, что не стоит снижать скорость, так как автомобили у стоп-линии вот-вот тронутся с места.



Возможная опасность: не исключено, что на раскатанной дороге автомобили впереди не смогут быстро набрать скорость, и тогда, двигаясь в прежнем темпе, вы через одну-две секунды уже не сможете избежать столкновения с ними — оставшихся 10—15 метров не хватит для остановки.

Ее признаки: низкий коэффициент сцепления колес с дорогой; путь полностью перекрыт стоящими перед перекрестком автомобилями.

2. Вы следуете через перекресток по зеленому сигналу светофора. Навстречу приближается автопоезд с большим крытым прицепом. Пешеход на углу смотрит в его сторону. Судя по всему, с автопоездом вы разминетесь на перекрестке.



Возможная опасность: автопоезд может закрыть пешеходу видимость, и тот, не замечая другой автомобиль, начнет переходить проезжую часть сразу после проезда автопоезда. Не ведая о вашем присутствии, он может оказаться под колесами вашего автомобиля.

Ее признаки: крупногабаритное транспортное средство между вами и пешеходом; внимание пешехода сосредоточено на другом автомобиле; отсутствие свободы маневра из-за неширокой проезжей части.

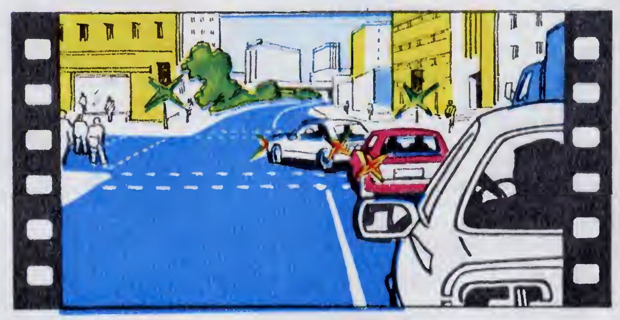
3. Вы приближаетесь к перекрестку по средней полосе со скоростью 50 км/ч. На левой и правой полосах стоят автомобили с включенными указателями поворота. Красный сигнал светофора сменился зеленым, и вы начинаете наращивать скорость, чтобы без задержек следовать дальше.



Возможная опасность: из-за стоящих автомобилей в любой миг может появиться транспортное средство, не успевшее еще закончить проезд перекрестка, и может статься в тот момент, когда тормоза вам уже не помогут.

Ее признаки: транспортные средства слева и справа существенно ограничивают обзор дороги, которую вы собираетесь пересечь; они почему-то не трогаются с места, хотя уже включился разрешающий движение сигнал светофора.

4. Вы приближаетесь к перекрестку со скоростью 50 км/ч. На вашей полосе впереди два автомобиля с включенными сигналами левого поворота. В светофоре зажегся зеленый сигнал, и машины тронулись с места. Вы не снижаете скорость, полагая, что к тому моменту, когда вы въедете на перекресток, путь уже будет свободен.



Возможная опасность: если у первого из поворачивающих водителей возникнет необходимость пропустить пешеходов, а это вполне возможно в показанной ситуации, он вынудит остановиться второго водителя и прямо на вашем пути, а на оставшемся расстоянии вы затормозить автомобиль уже не успеете.

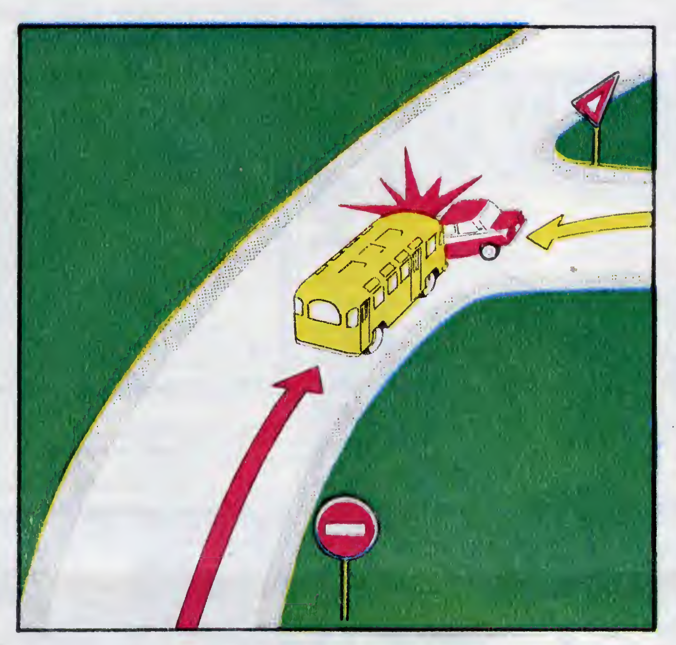
Ее признаки: пешеходы слева начали движение через проезжую часть пересекаемой дороги; до перекрестка осталось очень маленькое расстояние, которого едва хватит для остановки, если автомобиль впереди не успеет освободить путь.

Письмо О. Федькина из города Славянска-на-Кубани рассказывает о ситуации, в которой из двух водителей каждый должен был уступить дорогу другому. Один в силу того, что сам сознательно нарушил правила движения и уже по этой причине как бы поставил себя «вне закона». Второй потому, что перед ним был соответствующий знак. В каждом конкретном случае ситуации подобного рода, конечно же, требуют всестороннего и тщательного анализа, чтобы сделать выводы относительно виновности того или иного водителя. И в то же время в них есть нечто общее, что позволяет говорить об основных посылках или подходах при рассмотрении подобных происшествий.

Итак, водитель автобуса ПАЗ—672 выехал по ошибке на улицу с односторонним движением навстречу потоку и вскоре сам это понял. Ему бы тут же развернуться, но он решает ехать до ближайшего перекрестка, объясняя свое решение тем, что дорога узкая и не имеет прямых участков с достаточной для разворота обзорностью. И вот на Т-образном перекрестке его автобус сталкивается с «Жигулями», которые выезжали на улицу с примыкающей дороги (см. рисунок).

КТО ВИНОВАТ?

НАВСТРЕЧУ ДВИЖЕНИЮ



О. Федькин считает, что в аварии виноват водитель «Жигулей». Перед ним был знак «Уступите дорогу», и, следовательно, он обязан был пропустить любого, кто двигается по улице, и с любого направления; мол, на месте автобуса могла оказаться и машина скорой помощи и вообще любая из тех, которым Правила разрешают проезжать под знак 3.1 «Въезд запрещен». На первый взгляд, как будто логично. На такую позицию нередко встают и органы, расследующие аварии. В данном происшествии Госавтоинспекция тоже обвинила водителя ВАЗ—2101.

Но, если вглядеться в ситуацию внимательнее, можно увидеть, что не все в ней так просто и однозначно, как кажется. И чтобы окончательно не заблудиться в нарушениях мнимых и истинных, надо отделить зерно от плевел: рассмотреть каждое и определить, какое из них стало непосредственной причиной аварии, что создало аварийную обстановку, или, как говорят специалисты, найти причинную связь с наступившими последствиями. Мы уже знаем, какие нарушения допустил водитель «Жигулей». А что неправильного было в действиях шофера автобуса? Давайте разбираться.

Нам трудно заочно, не зная всех обстоятельств аварии, судить, почему водитель автобуса выехал на одностороннюю дорогу навстречу движению. То ли знак был не виден, то ли он сам был невнимателен. Но важно сейчас другое: водитель сумел понять, что едет против потока и что, следовательно, нарушил правила движения. Нарушение, пока оно не повлекло беду, исправить бы, но, повторим, водитель усугубляет положение, продолжая двигаться дальше и полагая, что снижения скорости до 25—40 км/ч вполне достаточно для безопасности. А дело между тем происходило на закруглении дороги.

Логично предполагать, что раз водитель едет навстречу всем и этого от него никто не ждет, он должен быть предельно осторожным и внимательным, готовым к любой неожиданности, полагаясь тут прежде всего на себя. Однако этого не произошло. Доказательство тому столкновение на перекрестке с «Жигулями».

Если же идти дальше, то свидетельством невнимательности водителя автобуса и его нежелания понять всю остроту ситуации, созданной им же, служит еще одно нарушение, которое он тут допустил. Вспомним, водитель «Жигулей» выезжал на перекресток справа и поэтому имел преимущество, ведь перед водителем автобуса не было никаких знаков, указывавших на то, что он на главной дороге, а правила движения обязывают каждого из нас руководствоваться лишь теми знаками, которые непосредственно нам адресованы. Стало быть, учти, что едешь против движения, а также то, что помеху справа надо пропустить даже по формальному признаку, а не потому только, что сам «вне закона», и аварии не было бы.

Конечно, и водитель «Жигулей», выезжая на главную дорогу, должен был оценивать ситуацию в полном объеме, тут с него ответственности никто не снимает, но, нам представляется, в данном случае не его нарушение находится в причинной связи с тем, что в конце концов произошло. В новой редакции Правил записано, что каждый участник движения, соблюдающий Правила, вправе рассчитывать на то, что и другие лица их выполняют. Водитель автобуса, действуя вопреки названному пункту, то есть умышленно нарушая Правила, не вправе был ждать, что другие будут действовать безукоризненно.

Ну, а если бы на месте автобуса действительно оказалась «скорая помощь»? Тогда ситуация была бы иной. Хотя и в этом случае необходимо оценивать действия водителя «скорой»: насколько очевидно всем остальным было его отступление от Правил, можно ли было его своевременно обнаружить, ведь и для него пункт 1.5 остается в силе. Равно как и пункт 1.6, обязывающий всех участников движения действовать таким образом, чтобы не создавать опасности или помех для движения.

Таким образом, мы полагаем, что в подобных ситуациях подход к их расследованию должен быть следующим: тот, кто умышленно нарушает Правила и знает о том, что нарушает, должен брать на себя и ответственность за все, что затем произойдет, то есть решать все ситуации, которые тут возникнут, прежде всего самому, а потом уже рассматривать, как должен был действовать другой водитель. Хорошо, если бы нечто подобное было бы отражено и в Правилах, ведь аварий, аналогичных этой, происходит немало, а требования ПДД в этом случае расплывчатые.

Интересен в этом отношении подход к умышленным нарушениям в некоторых странах. В частности, в Австрии. Корреспондент «Известий» описывал как-то случай, когда в нарушение Правил вынужден был поставить автомобиль на тротуар. Вернувшись, он увидел, что за ним это нарушение повторили еще несколько человек, но квитанция о штрафе была только на его автомашине. Почему, поинтересовался он в полиции. Как подавшему дурной пример, ставшему зачинателем, был ответ.

Что же касается нашего случая, то краснодарский райнарсуд признал виновным водителя автобуса, и нам такое решение представляется вполне логичным и справедливым.

С. ЛИТИНСКИЙ,
кандидат технических наук

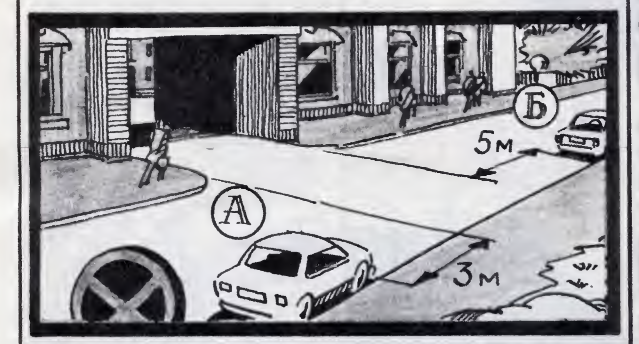
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Под редакцией ГУ ГАИ МВД СССР

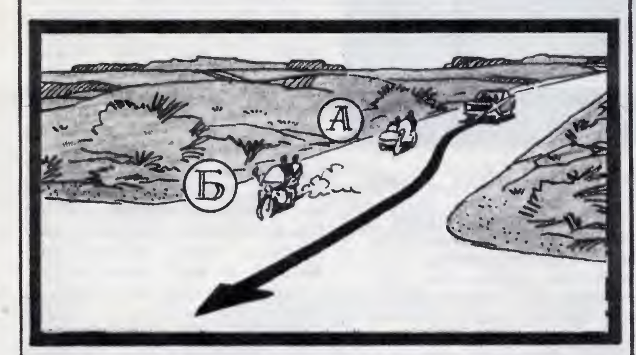




I. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации!
- 1 — водитель грузового автомобиля
- 2 — водитель легкового автомобиля



II. Нарушили ли водители требование знака!
- 3 — только водитель А
- 4 — оба нарушили



III. Какой из показанных обгонов не противоречит Правилам!
- 5 — только А
- 6 — оба не противоречат

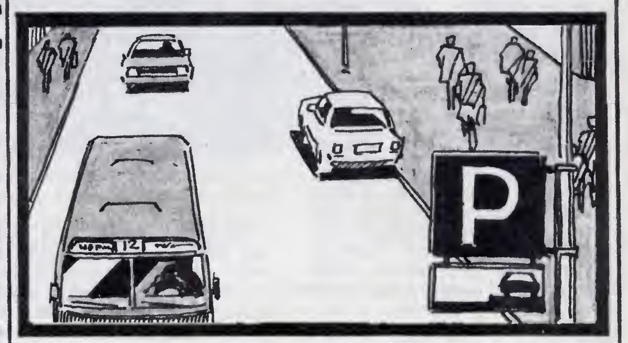


IV. В каком порядке должны проехать водители перекресток!
- 7 — самосвал; троллейбус; трамвай; такси
- 8 — троллейбус; самосвал; трамвай; такси
- 9 — самосвал; трамвай; такси; троллейбус

V. На чьей стороне преимущество проезда!
- 10 — водителя автобуса
- 11 — водителя автомобиля

VI. В чьих действиях есть отступление от Правил!
- 12 — водителя автомобиля
- 13 — пешехода
- 14 — оба нарушают Правила

VII. Разрешен ли водителю самосвала такой маневр в показанной обстановке (цвет указателя — зеленый)!
- 15 — разрешен
- 16 — запрещен



VIII. Можно ли в такой ситуации остановиться у тротуара!
- 17 — можно
- 18 — нельзя

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ПРИМЕНЯЮТ С 1912 ГОДА

«Читая журнал, обратил внимание, что многие фирмы выпускают модификации двигателей с двумя верхними распределительными валами. А известно ли, как давно и кем впервые применена такая схема?» — интересуется Е. Могилевский из г. Сумы.

Конструкция распределительного механизма, в которой наклонные клапаны сгруппированы в два ряда и каждый ряд управляется отдельным распределительным валом над головкой цилиндров, предложена изобретателем Цуккарелли, а двигатель с таким механизмом был впервые построен фирмой «Пежо» (Франция) в 1912 году для гоночного автомобиля. Кстати, тот двигатель впервые имел также четыре клапана на каждый цилиндр. Такая схема объединяет все положительные качества, влияющие на получение высокой мощности: возможность получить выгодную форму камеры сгорания, высокий коэффициент наполнения благодаря простой форме каналов и большому диаметру клапанов, хорошую продувку цилиндра, свести к минимуму инерцию клапанного механизма. Поэтому она быстро получила преимущественное распространение на гоночных двигателях, а в наши дни все шире применяется и на серийных моторах («Тойота», ФИАТ, «Фольксваген», «Олдсмобил» и др.). Эту информацию мы нашли в книге В. Бекмана «Гоночные автомобили» (Л., Машиностроение, 3-е изд., 1980, 2-е изд., 1966).

ТЕХОСМОТР ЧЕРЕЗ СТО

«Слышал, что и предприятия автосервиса стали участвовать в проведении ежегодных техосмотров автомобилей. Хотел бы их услугами воспользоваться, но сначала узнать, что они нам предлагают, что тут нового», — интересуется Л. Ковальчук из Киева.

Положение о порядке предоставления станциями технического обслуживания услуг по подготовке автомобилей к государственному техническому осмотру, о котором идет речь, вступило в действие в 1988 году. Оно утверждено Минавтопромом СССР и согласовано с МВД СССР и Госстандартом. Владельцам транспортных средств СТО предлагают три вида услуг. Первый — проверка технического состояния автомобилей непосредственно перед осмотром в процессе строго определенного комплекса контрольно-диагностических работ. Второй — подготовка к техническому осмотру с устранением неисправностей, выявленных при обслуживании по сервисным книжкам или при ремонте. Владельцы автомобилей, прошедших такую подготовку и признанных исправными при проверке, получают от СТО справку о готовности машины к техническому осмотру. Третий вид услуг — техническая помощь автолюбителям за пределами СТО, на пунктах технического контроля и диагностических станциях ГАИ в дни проведения осмотра.

Стоимость работ по проверке автомобиля перед техсмотром согласно дополнительному прейскуранту Б 50-1908/1-36, утвержденному Минавтопромом СССР 28.05.88 г., — 6 рублей (раньше было 10 рублей). Приемка автомобилей — по отдельной очереди или по предварительной записи, а вместо заказа-наряда выписывается специальный талон, что существенно экономит время. Претензии по качеству и объему выполненных работ могут быть предъявлены в течение срока действия справки (30 дней). За дополнительную плату на тех же рабочих постах выполняются некоторые регулировочные работы (регулировка стояночного тормоза, направления светового пучка фар, содержания CO в отработавших газах и др.). Если регулировка оказалась неэффективной и необходим ремонт, то справка о готовности автомобиля к техосмотру не выдается. В этом случае по желанию ее владельца неисправная машина может быть направлена непосредственно в производственную зону. Однако при полной загрузке СТО неисправности устраняются на общих основаниях в порядке очередности.

Справку для ГАИ можно получить и после очередного технического обслуживания по талонам сервисной книжки или после текущего ремонта. При оформлении заказа в таком случае перечень операций должен быть дополнен недостающими контрольными работами из числа необходимых для подготовки автомобиля к осмотру (естественно, за дополнительную плату, размер которой для разных моделей колеблется в пределах 2—3 рублей).

Ознакомиться с данным Положением полностью можно на любой станции техобслуживания автомобилей.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ МУЗЕИ ФРАНЦИИ

«Я слышал, — пишет студент Ю. Арбузов из Ростова-на-Дону, — что больше всего автомобильных музеев во Франции. Правда ли это и сколько?»

Во Франции в настоящее время 21 автомобильный музей, насчитывающий от 50 до 500 машин. Вот перечень городов и расположенных в них экспозиций: **Бек-Элуэн** — автомобильный музей Аббатьяля; **Валенсей** — коллекция братьев Гиньяр; **Гренобль** — автомобильный музей Бастий; **Клере** (под Руаном) — нормандский автомобильный музей; **Компьен** — национальный музей автомобилей и туризма; **Ле-Ман** — автомобильный музей Ле-Мана; **Лион** — музей «Берлие»; **Мужен** — автомобильный музей автострады А8; **Мюлуз** — национальный автомобильный музей (бывшее собрание братьев Шлюмпф); **Нанси** — музей автомобилей Франции; **Париж** — национальная палата искусств и ремесел и «Автобиография Рено»; **Понтлеруа** — музей грузовиков; **Реймс** — музей французских автомобилей; **Ренн** — автомобильный музей Бретани; **Рошетей** — французский музей автомобилей; **Сошо** — коллекция «Пежо»; **Тальмон-Сен-Илэр** — автомобильный музей Вандеи; **Шатейперо** — автомобильный музей Шатейперо; **Шато-де-Жерье** — музей Жерье.

РИСКОВАТЬ НЕ СТОИТ

«Для регулировки клапанных зазоров в двигателях ВАЗ—2108 и «21083» предусмотрено подбирать шайбы требуемой толщины из числа выпускаемых заводом. Я заметил, что после пробега 30 000 километров зазоры увеличиваются на 0,05—0,07 мм. Почему бы не изготовлять шайбы именно такой толщины, чтобы подкладывать их одну или две под основные?»

Этот вопрос-предложение автолюбителя Н. Киселева комментируют специалисты ВАЗа.

При работе двигателя такая тонкая шайба может перекоситься в гнезде толкателя и заклинить распределительный вал. Это приведет к аварийному повреждению двигателя.

Поэтому автолюбители, а тем более СТО должны использовать только заводские шайбы, отвечающие высоким требованиям по прочности, твердости и износостойкости. Напомним, в качестве запасных частей завод поставляет регулировочные шайбы толщиной от 3 до 4,25 мм с интервалом через каждые 0,05 мм.

ЕСТЬ КУРСЫ

«Слышали, что в Москве есть курсы по обучению профессиям, связанным с обслуживанием и ремонтом автомобилей. Не могли бы вы сообщить о них?» С такой просьбой от имени группы молодежи обратился в редакцию А. Космынин из г. Саратова.

В Москве Институт повышения квалификации Министерства автомобильной промышленности проводит обучение работников, направленных предприятиями. Слушателям предлагаются следующие 96-часовые программы, рассчитанные на две недели.

1. Конструкция, диагностика и ремонт автомобильных систем отечественных легковых и грузовых автомобилей. Изучаются принципы расчета и схемы электронных систем зажигания (микропроцессорных, бесконтактных, контактно-транзисторных), электронные блоки и реле управления, методы их диагностики и ремонта с применением мотор-тестеров и осциллографов.
2. Конструктивные особенности, обслуживание и диагностика легковых переднеприводных автомобилей. Изучаются конструкция, особенности технического обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ—2108, ВАЗ—2109, АЗЛК—2141 и их модификаций.
3. Применение персональных ЭВМ при проектировании и испытаниях автомобильной техники. Проводится обучение работе на ЭВМ типа ДВК на языках «Фортран» или «Бейсик», решение задач моделирования движения автомобиля и т. п.

Кроме того, по 40-часовой программе в течение 5 дней организовано обучение по следующим программам.

4. Применение мотор-тестеров при диагностировании автомобилей. Обучение работе на мотор-тестерах ЭЛКОН-300, ПАЛ ТЕСТ-254 Т, автотестерах ЭЛКОН-304, ЭЛКОН-320, МСУАД.
5. Внедрение хозрасчета в АТП и на СТО. Изучаются основные принципы хозрасчета, проблемы и особенности его применения. Занятия проводятся в лабораториях института, располагающих всем необходимым оборудованием, приборами и т. п., а также в АТП и на СТО.

Оплата за обучение по одной из первых трех программ — 536 рублей, по четвертой и пятой — 240 рублей.

Получив заявку от предприятия, институт высылает договор, после оформления которого направляет вызов на обучение.

Слушателям предоставляется общежитие. Заявки отправлять по адресу: 119034, Москва, Барыковский пер., 4. Справки по телефону 203-16-83.

ТОЛЬКО НА КООПЕРАТИВНЫХ НАЧАЛАХ

«Мне, преподавателю автодела с 40-летним стажем, решением райисполкома разрешено в порядке индивидуальной трудовой деятельности обучать автомотолюбителей, — пишет З. Суслик из Черновиц. — Однако областная ГАИ отказывается зарегистрировать такие индивидуальные курсы. Правильно ли она поступает?»

Разъяснение дает Главное управление ГАИ МВД СССР.

Статьей 18 Закона СССР «Об индивидуальной трудовой деятельности» предусмотрено проведение учебных занятий только в порядке репетиторства. Такие услуги можно оказывать гражданам, уже имеющим водительские удостоверения и желающим повысить свое мастерство в управлении автомобилем или мотоциклом, получив соответствующее удостоверение финансовых органов.

В то же время ГУ ГАИ не возражает против открытия кооператива при одной из действующих учебных организаций по подготовке водителей при условии, что с их стороны будет осуществляться методическое руководство, контроль и участие в комиссиях по приему внутренних экзаменов и выдаче полагающихся свидетельств.

ЛЕКТОРИЙ КЛУБА

Все-таки автомобиль — вещь особенная. Речь не о том, что его цена непомерно высока, а купить тем не менее трудно. И даже не о том, что он открывает своему владельцу массу возможностей, недоступных «безлошадному». Просто машина для нас чаще всего не какой-то утилитарный механизм, а что-то почти живое, одушевленное, вроде куклы у ребенка. И в очень большой степени — своеобразное поле для самовыражения, для реализации своих эстетических взглядов, творческих наклонностей, даже, если хотите, ребячества. Словом, всего того, что у человека изрядно задавлено жизненными условностями. Для примера: наверняка сможете припомнить какого-то знакомого, известного своей сухостью и деловитостью, который приклеил на заднее стекло машины страшную зубастую физиономию или раскачивающийся силуэт босой ступни. Зачем ему это? Да так, шалость в противовес будничной зажатости.

Но, конечно, это далеко не главный мотив, побуждающий внести что-то свое во внешний вид автомобиля. В стране более четырнадцати миллионов индивидуальных машин, а марок и моделей вовсе немного. Близнецы, разнящиеся только цветом, исчисляются сотнями тысяч. А ведь как хочется, чтобы свой автомобиль чем-нибудь отличался от других! Причем так, чтобы отличие отражало вкус и склонности владельца. Например делало машину нарядной, привлекающей внимание. Или более солидной, представительной. Или, наконец, стремительной, с этаким спортивным оттенком. Мало того, желательно, чтобы элементы отделки, которыми достигается нужный эффект, были не только декоративными, но и чем-то полезными.

Своими соображениями по данному вопросу делится сотрудник редакции А. МОИСЕЕВИЧ.

ЧЕРТЫ ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ

Желания автолюбителей не только понятны, но и в принципе исполнимы. Существует (по крайней мере, может существовать) множество декоративных решений, позволяющих значительно изменить внешний вид автомобиля, чуть ли не до неузнаваемости. Причем, что называется, малой кровью, то есть установкой дополнительных и заменой штатных внешних элементов, без жестяницких работ или каких-то необратимых переделок. Но автозаводам с их массовым конвейерным производством не под силу брать на себя задачу индивидуализации экстерьера. Да и как потом добиваться, чтобы каждый покупатель находил именно тот вариант, который ему нужен. Собственно, при массовом выпуске так нигде и не делают. За рубежом распространены мелкие мастерские, где владелец может получить желаемый результат, сообразуясь со вкусом и затратами. А у нас? У нас есть три пути.

Первый — проявить самодеятельность. Путь хорошо нам знакомый, непростой и, прямо скажем, в большинстве случаев негодный. В самом деле, много ли среди нас рукодельных умельцев? Немного. А сколько среди них настоящих дизайнеров с хорошим вкусом? Единицы. В итоге после больших трудов и старания машину зачастую делают аляповатой, просто неопрятной, обвешанной несуразными и вычурными цацками. Теряется изначальная элегантность простоты, а приобретается затейливая провинциальность.

Второй путь пока распространен мало. В Прибалтике, в Закавказье есть кооперативы, которые за весьма солидную плату оснащают машину комплектом своих изделий. Надо признать, что в большинстве известных нам случаев выглядит этот комплект неплохо, но клиент здесь не имеет никакого выбора: так и никак иначе. Кооперативы подобного рода ориентированы на «штучного» потребителя, поэтому их творчество, как говорится, погоды не делает.

Наиболее реален третий путь — покупать и самостоятельно устанавливать специальные конструкционно-отделочные элементы, изготовленные как промышленностью, так и кооперативами. Выбор тут есть (впрочем, как обычно, неровный: где-то бедноватый, но кое-где совсем неплохой). Поэтому именно о таких изделиях стоит поговорить подробнее.

Прежде всего надо упомянуть так называемые спойлеры. Это всякого рода щитки и накладки, призванные нужным образом скорректировать аэродинамику автомобиля. Одновременно благодаря довольно крупным размерам и заметному расположению на кузове они существенно изменяют зрительное впечатление от машины и эффективно используются для решения дизайнерских задач. В качестве примера на фото 1 и 2 показаны нижние спойлеры (передний и задний) для ВАЗ—2108 и «2109», изготовляемые кооперативом «Формика» в Риге. По сути это стеклопластиковые бамперы, внешне подобные штатным, но выполненные заодно со своего рода большими фартуками (они-то и являются собственно спойлерами). Делают и по-другому. На фото 3 представлен передний спойлер, являющийся самостоятельной дополнительной деталью. Он предназначен для «жигулей» всех моделей, изготовитель — автоагрегатный завод объединения «БелавтоМАЗ» в г. Осиповичи. Изделие может быть выполнено из стеклопластика или препрега. То же и с задним спойлером. Его, например, делают в качестве ширпотреба московские авиастроители, используя привычный им материал — лист из алюминиевого сплава.

Несколько упрощая существо дела, можно сказать, что основная обязанность переднего спойлера — гасить воздушный поток под автомобилем. Во-первых, несколько уменьшаются потери мощности на аэродинамику: ведь днище у машины корявое, не зализанное. Во-вторых, улучшается устойчивость автомобиля при движении на высокой скорости. Дело в том, что профиль легкового автомобиля несколько напоминает сечение самолетного крыла, поэтому здесь появляется тот же эффект: под действием набегающего потока воздуха возникает подъемная сила и сцепной вес машины уменьшается.

Практическое назначение заднего спойлера в наших условиях более прозаично: он изменяет характер вихревых потоков позади машины. У большей части автомобилей с кузовом типа «хэтчбек» эти вихри стремятся захватить брызги грязи или частицы пыли с поверхности дороги и забросить их на заднюю панель, в том числе на окно (один владелец «восьмерки» рассказывал даже, что листок бумаги, над которым проехала его машина, поднялся с асфальта и прилип к стеклу). Спойлер же, если он удачно сконструирован, делает распределение потоков воздуха в зоне задка гораздо более благоприятным.

Даже по приведенным здесь фотографиям можно судить, насколько нижние спойлеры изменяют силуэт машины, общее зрительное впечатление от нее. Она становится как бы весомее, солиднее и, позволительно сказать, моднее. У тех же, кто интересуется автогонками, такие спойлеры могут вызывать ассоциации с обликом спортивных автомобилей.

Но продолжим разговор о защите от грязи заднего окна у двухобъемных кузовов. Наиболее распространены пластмассовые щитки-дефлекторы на боковых стойках. Вероятно, все их видели и знают. Такая популярность объясняется не столько эффективностью подобного решения (хотя щитки отнюдь не бесполезны и определенное действие оказывают), сколько тем, что таллинский кооператив «Техно» делает их очень много — более 100 тысяч комплектов в год. Да и монтируются они без труда. Более крутой мерой является козырек на заднем срезе крыши, который направляет поток воздуха на окно сверху (см. фото 2). Принцип этот не нов: он давно используется, скажем, на серийных универсалах ГАЗ—24-02. Но эффективен. В то же время нельзя не заметить, что даром эта эффективность не дается: на машине появляется не такой уж маленький выступающий элемент, который увеличивает ее лобовое сопротивление. Что же касается экстерьера, то некоторую пикантность он, вероятно, придает. Определенное распространение получают также спойлеры, монтируемые под нижней кромкой заднего окна (один из вариантов показан на фото 2). Принципиальное назначение таких элементов — срыв потока и, как результат, корректировка вихревых явлений в данной зоне. Дело это, мягко говоря, тонкое. В каждом конкретном случае хороший эффект можно получить только на основе серьезных аэродинамических исследований, без которых может сработать только чистая удача. Заранее можно утверждать лишь то, что хуже не будет. А вот смотрится такая деталь на «восьмерке» и «девятке» очень неплохо. Что называется, идет.









Но расстанемся с задком кузова и обратимся к нижней его части. Здесь автомобильная мода предлагает пластмассовые накладки на пороги — заметный декоративный элемент (см. фото 1). При наличии спойлеров они весьма уместны, поскольку помогают уравновесить зрительное восприятие, создать более цельный образ. Что касается практичности этих деталей, то тут, думается, результат может быть двояким. Дело в том, что под накладками образуются застойные, плохо вентилируемые зоны. Если антикоррозионное покрытие порогов здесь прочно и надежно, то накладки послужат для него механической защитой и положение только улучшится. Если же в покрытии есть дефекты, то очаги коррозии получат благоприятные условия для развития. Поэтому перед установкой декоративных элементов желательно нанести на закрываемые места порогов слой свежей антикоррозионной мастики.

Теперь перенесем свой взгляд повыше. На боковинах любого кузова привлекательно выглядят продольные черные линии, образуемые наклеенными резиновыми полосками (молдингами). Они придают автомобилю стремительность, а в глазах многих служат еще и атрибутами респектабельности, поскольку обычно присущи фирменной отделке типа «люкс». К сожалению, такую простую вещь у нас, кажется, никто сейчас не делает. Те молдинги, что мы видим на некоторых машинах, или привозные, импортные, или самоделки. Поскольку на оперативность резинотехнических заводов рассчитывать трудно (а для них это было бы делом совсем несложным, позволяющим использовать низкосортное сырье), остается надеяться на предприимчивость кооперативов. Ведь резиновые молдинги не только декоративные детали, они в доброй половине случаев принимают на себя удары дверцами соседних автомобилей на тесных стоянках.

Еще один довольно броский элемент экстерьера — козырьки (дефлекторы) на окнах передних дверей. Собственно, изначальное назначение их — чисто утилитарное. Когда конструкторы отказались от поворотных форточек в дверях и ограничились опускными стеклами, потребителям порой стало неуютно: на ходу мешает боковой ветер, а на стоянке в наклонное окно беспрепятственно летят капли дождя, хоть не опускай стекло и сиди в духоте. Небольшие прозрачные дефлекторы (фото 4) прекрасно помогают справиться с этими трудностями (такие изделия выпускает, например, электромеханический завод в Бресте). Но их быстро сделали атрибутами украшательства. Появились весьма размашистые и тонированные в разные цвета козырьки (фабрика в молдавском городе Сороки, ряд кооперативов). Нужны ли такие? Трудно сказать. Дело вкуса.

Заднее окно обычных седанов тоже не осталось без внимания декораторов. Кооперативы («Пластик» в Кременчуге, «Формика» в Риге и целый ряд других) делают наружные декоративно-теневые решетки, состоящие из ряда горизонтальных пластмассовых полок (фото 5). Там, где часто досаждает палящее солнце, такая деталь полезна и уместна. В районах с более мягким климатом она выглядит несколько претенциозно, поскольку не имеет смыслового оправдания.

Наконец, несколько слов об одном спорном элементе. У многих штатная облицовка радиатора ВАЗ—2108 и «2109» вызывает досаду и неприятие. Этот «попугайский нос» кажется им слишком эксцентричным и просто некрасивым. На машинах, продаваемых в западных странах, эту деталь зачастую заменяют решеткой привычной формы, не отталкивающей покупателя. У нас выпуск таких решеток уже освоен некоторыми кооперативами, хотя и в очень малых количествах (ВАЗ же, как обычно, остается на своем пьедестале, до которого пожелания потребителей не доносятся).

Разумеется, в нашем обзоре мы упомянули далеко не все, что можно отнести к предмету разговора. Да, видимо, частности здесь попросту неисчерпаемы. Важно другое. Оснащая свой автомобиль дополнительными элементами дизайна, нужно прежде всего сохранять чувство меры. В противном случае стремление украсить, улучшить машину может привести к прямо противоположному результату.

ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

Еще свежи в памяти первые материалы, в которых мы рассказывали о редакционных испытаниях ВАЗ—2108. А на наш стол уже ложатся письма, свидетельствующие об автомобилях, прошедших по 70 и 100 тысяч километров. Опыт тех, кто достаточно сжился с «восьмеркой», наверное, будет небесполезен новичкам. И, руководствуясь этой мыслью, мы попросили нашего постоянного автора М. ПОДОРОЖАНСКОГО взглянуть на свой ВАЗ—2108 «глазами владельца» и поделиться наблюдениями. Предоставляем ему слово.

СТО ТЫСЯЧ НА ВАЗ-2108

К этой отметке счетчик спидометра подошел почти через два года после приобретения новой машины. Спешу ответить на вероятные вопросы о том, как же это нужно «гонять», чтобы спидометр так быстро «занулился», и как только автор сумел расплатиться за бензин. Помимо весьма активных разъездов по Москве (я — журналист, а поговорку «репортера ноги кормят» трактую чуть шире — ...и автомобиль), моя «восьмерка» побывала в командировках практически во всех крупных городах европейской части СССР и за границей. Что касается расходов на бензин, то они благодаря повышенной экономичности машины были почти в полтора раза меньше, чем у моих соседей по стоянке — владельцев заднеприводных автомобилей. Кроме того, в туристские поездки мы отправляемся, как правило, вчетвером или впятером с соответствующим распределением расходов.

Несколько сведений, необходимых для верной оценки приводимых здесь наблюдений. Автомобиль эксплуатируется практически ежедневно круглый год. Хранение — безгаражное, без тента или каких-либо средств защиты от атмосферных воздействий. Горючее — только бензин АИ-93. В машине не производилось никаких доработок, переделок, украшательств и т. д. Масло менял по графику, близкому к требованию инструкции: через каждые 7,5 тысячи километров — замена масла без смены масляного фильтра, через 15 тысяч — с заменой фильтра. Масло — всесезонное. Остальные регламентные работы по ТО я также старался проводить в срок на станциях «Авто ВАЗтехобслуживания», хотя далеко не всегда там делали все, что предусмотрено перечнем работ. Свою манеру езды в системе «очень спокойно» — «очень активно» я бы назвал «умеренно активной». Как правило, если на дороге нет помех, на первой передаче разгоняюсь до 25—30 км/ч, на второй — до 45—50 км/ч, на третьей — до 70—75 км/ч. Если скорость падает ниже 60 км/ч, а нужно ее увеличить, я включаю третью передачу. Несколько реже, чем другие (сужу по зажигающимся вокруг стоп-сигналам), пользуюсь педалью тормоза, предпочитая торможение двигателем.

Не буду делиться впечатлениями автолюбителя, впервые севшего за руль «восьмерки», — об этом много писалось, и с подавляющим числом отзывов я полностью согласен. Добавлю только два замечания. Первую передачу и задний ход (слышал, что их легко перепутать) я спутал лишь однажды, выезжая на новой машине за ворота автомагазина, потом к ним привык. И второе — очень быстро оценил преимущества скошенного капота, особенно в дальних поездках: из-за того, что не видишь его переднюю кромку и забегающую под нее дорогу, глаза не устают значительно дольше, чем на любой другой машине.

Первое недоразумение произошло, когда на спидометре было 920 километров. Двигатель легко запустился в 20-градусный мороз, но затем начал «троить», хотя временами исправно работали и все четыре цилиндра. Замена подозрительной свечи успеха не принесла. Предостережение не проверять систему зажигания «на искру» затрудняло поиск неисправности. Перетасовал все свечи. Никакого эффекта. Затем выяснилось, что искра пробивает один из помехозащитных металлических колпачков на наконечнике свечи. Снял этот колпачок, и двигатель заработал нормально. Затем с периодичностью в 500—1000 километров пробега пришлось по той же причине снять и все остальные колпачки. Двигатель больше никогда не «троил».

Еще через два дня отказал стартер. В слабо защищенном от воды (отчасти «благодаря» отсутствию на автомобилях первых выпусков брызговиков двигателя) тяговом реле стартера образовалась ледяная корка, мешающая замыканию контактных выводов. В теплом помещении снял реле и просушил струей воздуха. В течение первой зимы такую операцию пришлось проделывать трижды.

Ко времени ТО-1, когда на спидометре было 2050 километров, в заявке на станции «АвтоВАЗа» я указал необходимость гарантийного ремонта по двум позициям. Не работает звуковой сигнал (при нажатии на выключатель он не включался, зато самопроизвольно начинал гудеть при повороте руля вправо, повергая в смятение и пешеходов и водителей). Не работает замок левой двери (приходилось открывать и закрывать ее только изнутри кнопкой, пользуясь исправным пока замком правой двери). В первом случае дело ограничилось регулировкой и зачисткой контактов в рулевой колонке, а для замка ввиду отсутствия на складе новой запчасти был изготовлен поводок из стальной проволоки. И хорошо, что «фирменного» поводка не было на складе! Дважды затем ломался поводок уже правой двери, и дважды его заменяли на новую заводскую деталь, а левый замок в моей машине работает и сейчас — «самоделка» оказалась надежней.

ТО-1 свелось к замене масла в двигателе, масляного фильтра и проверке углов установки колес и зазоров в ГРМ. По поводу регулировочных работ на СТО мне было сказано: «Проверить можем, но регулировать не будем — шайб для регулировки клапанов у нас еще нет. А установке углов колес на «восьмерке» не обучены». Поверил, что у меня все «в норме».

По-настоящему серьезная неисправность (к таким я отношу дефекты, не позволяющие ехать своим ходом) случилась в Минске, когда на спидометре было 6500 километров. Морозным утром перед запуском двигателя я нажал на педаль сцепления, и... педаль провалилась. Треснул пластиковый наконечник троса привода сцепления. Все попытки сделать «времянку» из стальной проволоки успехом не увенчались. При первом же нажатии на педаль сцепления проволочная конструкция вытягивалась, и педаль беспомощно проваливалась. В САЦ «АвтоВАЗа» в Минске (туда доехал на буксире) заменили трос на новый, по-прежнему с пластиковым наконечником. Примечательно, что новый наконечник сломался ровно через 6,5 тысячи километров пробега, но на этот раз, слава богу, в Москве. В двух шагах от места поломки нашлась слесарная мастерская, где за умеренную плату был сделан новый металлический наконечник, исправно работающий и поныне. В этой связи можно и должно упрекнуть завод даже не столько за былую недоработку (сейчас-то эти наконечники делают из металла), сколько за то, что машины первых выпусков не были **в обязательном порядке** отозваны на станции техобслуживания для замены тросов привода сцепления. Так поступила бы любая фирма, которой небезразлична безопасность покупателей ее автомобилей. Ведь с тем же успехом наконечник мог треснуть и в момент обгона, когда для того, чтобы успеть «вписаться» в него, водитель включает третью передачу...

Несколько раз досадные сюрпризы преподносил замок зажигания: вдруг выключался двигатель. Один раз это произошло на скользком повороте. И лишь потому, что теоретически я уже проигрывал такую ситуацию и скорость была невелика, удалось «разъехаться» с мачтой освещения. Быстро выжал сцепление (к счастью, в этот момент педаль не провалилась) и медленно остановил машину. Смахнув со лба холодный пот, я вновь включил зажигание, завел двигатель и поехал. Поскольку при дальнейшей эксплуатации замок перестал подводить, я не стал ни разбирать его, ни требовать замены.

Следующая неисправность произошла по моей вине, но рассказать о ней, точнее о способах ее устранения, хочу, потому что она достаточно характерна.

Я угодил в довольно глубокую яму. Был удар. В результате сломался кронштейн крепления правой продольной реактивной тяги передней подвески; было «подточено» ребро картера коробки передач, сильно промят незащищенный поддон картера двигателя и поврежден обод правого переднего колеса. Кронштейн заменил на новый, благо эта уязвимая деталь стоит около трех рублей, а поддон двигателя пришлось исправлять. Сняв и положив на песок, выколотил его медным молотком. Впоследствии еще несколько раз чиркал поддоном двигателя на, казалось бы, вполне безопасных участках дороги, но эти «мелочи» уже не исправлял.

В конце марта (пробег — 14 800 километров) машина прошла ТО-2. От ТО-1 оно отличалось лишь тем, что на этот раз был проведен не только замер клапанных зазоров, но и их регулировка. Заменены две шайбы на впускных клапанах, толщина новых оказалась на 0,05 мм больше износившихся.

Чуть позже дало о себе знать еще одно последствие того злополучного удара: со стороны правого переднего колеса при движении стал доноситься низкий гул. Вспомнил предостережения досужих советчиков (ох, сколько же небылиц выслушал я о «восьмерке»!) и решил, что полетел привод правого колеса. Приехал на гарантийную станцию. Еще, видимо, неопытный по части ремонта ВАЗ—2108 инженер по гарантии разделил мои опасения и дал поручение заменить привод. Когда новый привод принесли со склада, а старый сняли, то выяснилось, что поврежден подшипник ступицы, и только. Нового подшипника, как я и опасался, не нашлось, но оказалась ступица в сборе. В результате вместо подшипника стоимостью несколько рублей была заменена ступица в сборе и привод. Все было сделано в счет гарантии, хотя такая щедрость меня удивила. Во что же она обходится «АвтоВАЗу»!

До конца лета 1986 года машина не доставляла никаких неприятностей. Два или три раза доливал дистиллированную воду в югославский аккумулятор «Трепча», а плотность электролита не измерял ни разу (в чем каюсь!).

Первым серьезным испытанием для «Спутника» стала поездка на Кавказ в сентябре 1986 года. Программа путешествия была насыщенной: в общей сложности «от Москвы до Москвы» машина прошла без малого 7 тысяч километров. Ехали вчетвером и, предполагая кочевой образ жизни, решили еще в Москве обеспечить себя всем необходимым для безбедного проживания в полевых условиях: палатки, продукты и т. д. То ли при упаковке поклажи мы проявили незаурядную смекалку, то ли, как говорят, «Спутник» действительно «внутри больше, чем снаружи», но мы легко обошлись и без прицепа, и без багажника на крыше.

Скорее из суеверных, чем из рациональных соображений я не брал в дорогу никаких дополнительных запчастей и инструментов — ограничился штатным набором. Не было и специальной подготовки машины, лишь поменял местами колеса. Но не по схеме, а как советуют поступать с радиальными шинами, заменив переднее правое на правое заднее, и наоборот. То же — с левой стороны. С удовольствием отметил, что протектор шин «Мишлен» (их устанавливали на «спутниках» первых выпусков) практически одинаково хорошо сохранился и на передних, и на задних колесах. И чтобы впредь не возвращаться к вопросу об износе резины, скажу, что и сейчас на моем «Спутнике» стоят его родные шины, хотя в некоторых местах глубина рисунка протектора уменьшилась до 1,5—2 мм. Помимо того, что эти покрышки заслуживают самой высокой оценки по части износостойкости и способности держать дорогу, они оказались, на удивление, живучи даже при сильных ударах, приводящих к непоправимым дефектам дисков. Доподлинно знаю, что при ударах и меньшей силы на отечественных шинах марки ИН-251 вырастает «грыжа», то есть разрушается боковина.

Во время путешествия на Кавказ я порадовался экономичности машины не только в отношении затрат на бензин. Безобразное положение с обеспечением топливом на южных трассах знакомо автотуристам. Но мне удалось провезти нетронутой из Москвы до Сухуми 20-литровую канистру. Средний же расход топлива за всю поездку (эта цифра в достаточной мере показательна — немало приходилось ездить и по городам, и по горному серпантину, часто включая пониженные передачи) составил 6,1 л/100 км.

Попутно хочу поделиться наблюдениями относительно применения в «Спутнике» автомобильного магнитофона. Машина и в этом пункте экономична. Нет смысла тратить большие деньги на дорогие автомобильные акустические системы со всевозможными техническими ухищрениями. Обычные широкополосные динамики (например, 4ГД-8 или аналогичные), установленные в «Спутнике» под декоративными решетками в зоне багажника, звучат не хуже дорогих систем благодаря тому, что сам багажник при закрытой его крышке работает как акустическая система с очень большим объемом. Важно и то, что, глядя на декоративные решетки, прикрывающие динамики, не сразу поймешь — есть в машине магнитофон или нет. А это, согласитесь, существенный фактор сохранности стекол и имущества.

Единственное что настораживало во время поездки — это шум со стороны левого переднего колеса. Он становился особо заметным при скоростях 60 и 90 км/ч (как раз две сакраментальные цифры в Правилах). На станции «АвтоВАЗа» в Адлере машину осмотрели и сообщили, что гудит подшипник ступицы. Его, увы, не оказалось. Заменить подшипник удалось только на обратном пути в Ростове-на-Дону. В дефектном я обнаружил незначительное выкрашивание дорожки для шариков на одном из внешних колец.

Когда пробег составил 42 тысячи километров, заменил передние тормозные колодки. Порадовался простоте этой операции по сравнению с классическими «жигулями». Но замену следовало произвести раньше — в некоторых местах фрикционные накладки износились полностью, проступил металл.

Осенью неприятности доставляли только опадающие с деревьев листья. Они, залетая под капот в зоне лобового стекла, попадали на крыльчатку электромотора отопителя. Приходилось почти каждый день выгребать их руками, иначе вентилятор работал слишком шумно, а то и вовсе останавливался. Антикоррозионную обработку днища я и перед зимой 1986—1987 гг. не делал, хотя обильно пролил «Мовилем» скрытые полости.

Следующим серьезным вояжем стала туристская поездка в Чехословакию. Машина и на этот раз была загружена, как при поездке на Кавказ, но ехали уже три человека. Пробег составил 7750 километров. Средний расход бензина — 5,64 л/100 км. Понижение расхода горючего по сравнению с поездкой на Кавказ я объясняю такими причинами. Во-первых (честь и хвала дорожникам ЧССР), безупречным состоянием дорог. Во-вторых, на территории ЧССР я практически не превышал установленных ограничений скорости (за каждые 10 км/ч превышения скорости взимается штраф в 100 крон — это 10 рублей). В-третьих, на территории ЧССР автомобиль заправлялся бензином «Супер» с октановым числом 96. Полагаю, что если бы расход топлива был измерен только на территории ЧССР, то он был бы еще меньше.

Умышленно не говорил пока о расходе масла. Дело в том, что еще ни разу мне не пришлось доливать его между сменами всего объема. На протяжении эксплуатации уровень масла не падал ниже отметки «мин» на измерительном щупе.

А теперь я попытаюсь глазами умеренно придирчивого владельца оценить состояние всего автомобиля. Задок по сравнению с новой машиной при ненагруженном багажнике опустился на 1,5—2 см. В местах сварных швов в верхней части задних стоек и в верхней части передних проступает ржавчина. Следы ржавчины есть на порогах и в зоне крепления к кузову дверных петель. Не работает замок правой двери. При покачивании машины никаких посторонних звуков нет, амортизаторы исправны. Люфт рулевого колеса отсутствует, хотя при движении по неровной дороге можно почувствовать, что передняя подвеска «дышит», — видимо, вследствие незначительного износа нижних шаровых опор. Двигатель весьма неопрятен: при последней регулировке зазоров в ГРМ крышка головки блока была поставлена с нарушением технологии — без уплотнения герметиком, и масло просачивалось наружу. Имеет повреждения, а точнее, весь в дырах и требует замены гофрированный шланг заборника подогретого воздуха. На холостых оборотах двигатель работает тихо и устойчиво, но можно расслышать доносящийся снизу шум неисправного подшипника в коробке передач. При увеличении оборотов наступают моменты, когда дребезжит глушитель (негромкий металлический звон), но при выведении мотора из резонансных оборотов этот шум исчезает. Сигнал пониженного давления масла не включается ни при каких режимах работы двигателя, в том числе на холостых оборотах при прогретом масле. Ковровые покрытия салона хоть и не производят впечатления новых, но и не имеют «плешей» или залоснившихся участков. Все сиденья, за исключением водительского, в отличном состоянии. Обивка на водительском сиденье несколько съежилась.

Вот, пожалуй, и все. В заключение хочу сказать, что и сейчас без сколько-нибудь серьезной подготовки я возьмусь отправиться на моем «Спутнике» в любое путешествие.

В статье «Рубли и километры» («За рулем», 1987, № 10) вскользь было сказано, что ресурс покрышек можно повысить, если не пускать в работу согласно рекомендации инструкции по эксплуатации автомобиля запасное колесо. Многие просят рассказать об этом подробнее.

Редакция адресовала просьбу автору названной статьи опытному автолюбителю О. ЯРЕМЕНКО.

ПЕРЕСТАВЛЯЕМ ШИНЫ

Рекомендация переставлять колеса, чтобы шины изнашивались равномерно, появилась, пожалуй, одновременно с автомобильным колесом и с тех пор кочует из одной заводской инструкции в другую. Она довольно проста: периодически менять колеса местами так, чтобы каждое, включая запаску, поработало на всех позициях — и спереди, и сзади, и слева, и справа. Правда, в последнее время в технической литературе стала появляться оговорка: перестановка нужна лишь при появлении неравномерного износа шин. Давайте же разберемся, в чем тут дело.

Одна покрышка может изнашиваться быстрее, чем другие, из-за неправильного положения на автомобиле, люфта в подшипниках ступицы или в шарнирах рулевого привода и т. п. Это относится к передним колесам, хотя у «запорожцев» бывают случаи ускоренного изнашивания покрышек только одного заднего колеса из-за деформации рычага. Две передние покрышки на автомобилях классической компоновки изнашиваются быстрее, чем задние, потому что во время движения не всегда занимают оптимальное положение относительно дороги и к тому же проходят больший путь, преодолевая повороты. У «запорожцев» картина иная: здесь быстрее изнашиваются задние покрышки, во-первых, из-за большей нагрузки, во-вторых, вследствие более частого нарушения углов установки задних колес. У переднеприводных автомобилей шины передних колес изнашиваются быстрее, чем задних, поскольку у ведущего колеса в месте контакта шины с дорогой происходит дополнительное проскальзывание в результате перехода резины из сжатого состояния в растянутое. Да и нагрузка на передние колеса у этих машин больше, чем на задние.

Итак, от неравномерного изнашивания покрышек избавиться не удается. Почему же тогда постепенно отходят от традиционной рекомендации периодически переставлять колеса? Основная причина в том, что на новом месте вначале повышается интенсивность износа покрышки по сравнению с той, что была до перестановки. Ведь каждая шина на своем месте как бы приработалась к дороге, а после перестановки увеличивается удельное давление на часть выступов протектора, то есть процесс приработки начинается заново. Плохо также, когда в результате перестановки изменяется направление вращения колеса — в этом случае ускоряется накопление усталостных явлений в нитях корда покрышки.

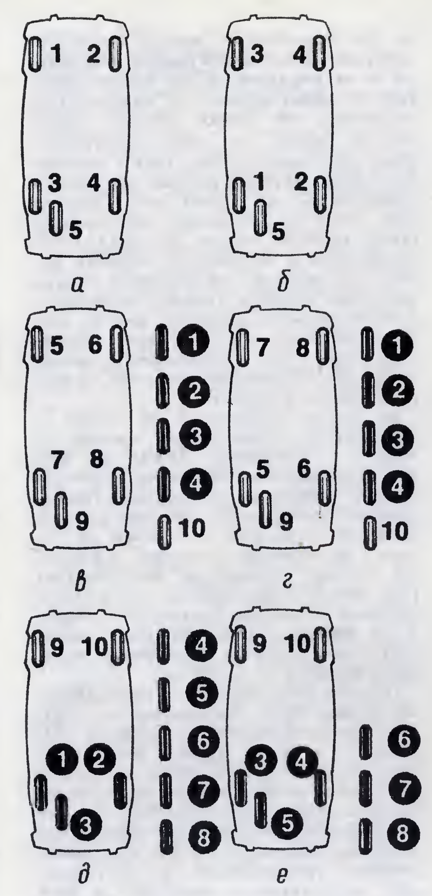


Рис. 1. Схемы перестановки колес на автомобилях классической компоновки: а — новый комплект шин; б — первая перестановка; в — перестановка с использованием трех новых покрышек; г — перестановка после пробега около 30 тысяч километров; д — перестановка с использованием трех восстановленных или новых шин; е — перестановка после пробега следующих 30 тысяч километров.

Но если колеса вообще не переставлять, то к финишу шины придут неодновременно, а это тоже плохо, так как ресурс двух покрышек не будет полностью использован. Как же быть? Опираясь на свой опыт, предлагаю следующую, на мой взгляд, наиболее рациональную схему эксплуатации покрышек.

Автомобили классической компоновки. На новом автомобиле (обозначим покрышки, как показано на рис. 1, а) целесообразно сразу измерить начальную глубину канавок протектора — обычно она составляет 9 мм. Эксплуатация покрышек допускается до глубины 1,5 — 1 мм, поэтому новая шина имеет «запас износа» 7,5—8 мм. Так вот, если шины переставить, как показано на рис. 1, б, в момент, когда износ передних будет на 1—1,5 мм больше, чем задних, то все четыре покрышки придут к финишу одновременно. Заметим, что износ передних в момент перестановки будет **больше половины** запаса износа новой. (При эксплуатации сначала «Москвича—408», а теперь ИЖ—21251 я переставлял шины после пробега около 30 тысяч километров.)

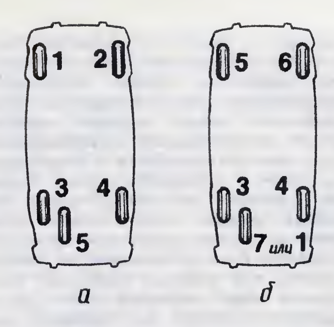


Рис. 2. Схемы перестановки колес на переднеприводных автомобилях: а — новый комплект; б — перестановка с использованием двух новых шин.

Когда покрышки износятся окончательно, в работу нужно пустить запаску и три новые покрышки, как показано на рис. 1, в. Если есть возможность, старые нужно отдать в наварку или обменять на восстановленные (на рис. 1 они затушеваны), а запасной комплект из пяти шин пристроить где-нибудь в помещении (балкон с его колебаниями температуры и влажности — не лучшее место для хранения).

Четвертая перестановка показана на рис. 1, г, а пятая — на рис. 1, д. Теперь новые покрышки целесообразно оставить на передних колесах до полного износа (рис. 1, е). Дело в том, что наваренные покрышки часто имеют большой дисбаланс, и колеса с ними даже не берут балансировать на СТО. А на задних колесах дисбаланс не столь страшен, так как усилие от него воспринимается широко разнесенными опорами полуоси.

Из последнего рисунка видно, что в запасе осталось три наварных колеса. Это — теоретически. Практически, наверняка, придется преждевременно расстаться с одной или несколькими покрышками из-за несчастных случаев (порезов, пробоев) или из-за внутренних дефектов (трещин, расслоения корда и т. п.).

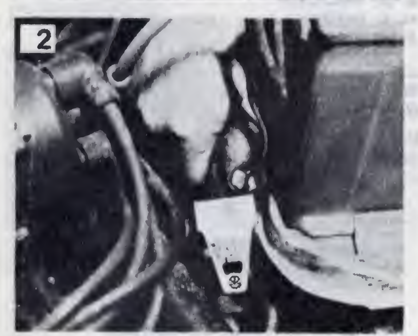
Сказанное выше справедливо и для «запорожцев», только у этого автомобиля все будет «наоборот» — быстрее изнашиваются шины задних колес.

Переднеприводные автомобили (рис. 2). В принципе здесь применима та же схема перестановки колес. Но, учитывая, что задние покрышки здесь изнашиваются чуть ли не вдвое медленнее, чем передние, можно упростить дело и не переставлять колеса местами, если, разумеется, вовремя удастся получить новый комплект шин или приобрести хотя бы две новые (рис. 2, б).

Предложенные схемы в сравнении с классической схемой перестановки колес позволяют повысить ресурс каждой покрышки на 15—20%. Но их целесообразно применять, если вы не собираетесь менять тип покрышек, например, универсальные — на зимние, диагональные — на радиальные и т. д. При намечающейся замене подобного рода нужно применить классическую схему перестановки, чтобы не создать себе проблему запасного колеса, отличного от остальных. Ведь использование разнотипных шин на автомобиле сильно ухудшает его устойчивость и управляемость и потому не разрешается ГАИ.

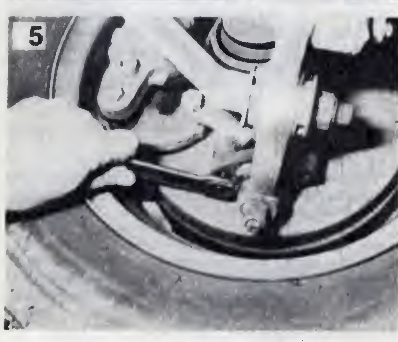
СНИМАЕМ КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ У «СПУТНИКА»

1









Эту работу приходится выполнять чаще всего, чтобы добраться до сцепления, когда нужно заменить изношенный фрикционный диск. Реже — для ревизии и устранения неисправностей в нем, если есть возможность приобрести необходимые запасные части. И, разумеется, для замены коробки, скажем, четырехступенчатой на пятиступенчатую. Машина при этом должна находиться на подъемнике, эстакаде или осмотровой канаве. В двух последних случаях дополнительно надо вывешивать передние колеса, чтобы их можно было отвести от машины вместе с приводами, выводя последние из коробки.

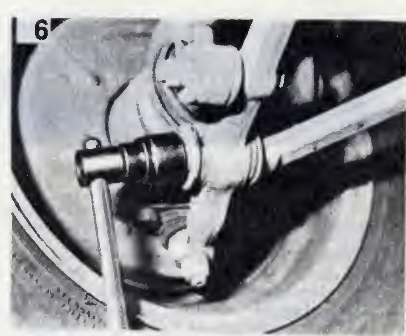
Надо иметь в виду, что этот агрегат довольно тяжелый, поэтому опускать и поднимать его, снимая и устанавливая, лучше вдвоем.

Начинаем работу сверху моторного отсека. Отсоединяем «массовый» провод от аккумуляторной батареи, вынимаем из картера датчик верхней мертвой точки, отвернув его винт с крестообразным шлицем. Ослабив гайки крепления троса, выключающего сцепление (фото 1), вынимаем его из кронштейна и снимаем наконечник с вилки выключения сцепления (фото 2). Отворачиваем накидную гайку и отсоединяем от коробки трос привода спидометра.

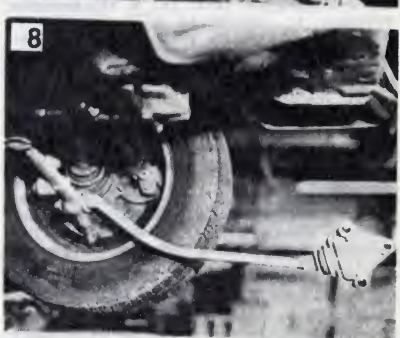
Теперь переходим под машину. Здесь, отвернув винты, снимаем правый (под коробкой) щиток (фото 3). Отключаем провода от включателя света заднего хода (фото 4). Отвернув по два крепящих винта, отсоединяем шаровые шарниры от поворотных кулаков (фото 5). Чтобы облегчить в дальнейшем снятие коробки, ослабляем гайку, крепящую растяжку к поворотному кулаку (фото 6), отворачиваем три винта, крепящие кронштейн растяжки (фото 7), и отводим ее в сторону (фото 8).

Ослабив затяжку хомута (фото 9), отсоединяем тягу от штока выбора передачи, остающегося в коробке. Теперь сливаем масло из коробки в приготовленную для этого емкость, отвернув пробки заливного и сливного отверстий (фото 10).

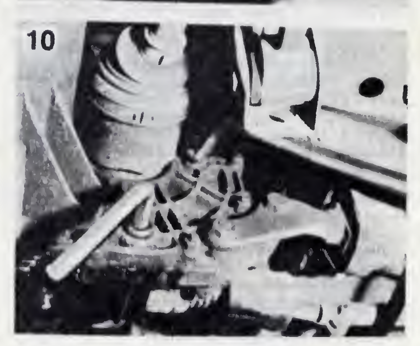
Окончание — в следующем номере











ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Чемпионат СССР 1988 г. по авторалли

Группа А5. Личный зачет: 1. В. Штыков—Ю. Байков; 2. С. Алясов—А. Левитан; 3. В. Школьный—В. Тимковский (все — РСФСР). **Группа А2:** 1. И. Харитопуло—Г. Довиденас (Литовская ССР); 2. И. Цауне—А. Шимкус (Латвийская ССР); 3. Х. Метс—У. Метс (Эстонская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Литовская ССР; 3. Эстонская ССР.

Чемпионат СССР 1988 г. по автокроссу

Легковые полноприводные автомобили. Личный зачет: 1. Э. Барканс; 2. А. Криевиньш (оба — Латвийская ССР); 3. А. Ершов (РСФСР). **Командный зачет:** 1. Латвийская ССР; 2. Москва; 3. РСФСР. **Спортивно-кроссовые автомобили (багги) — Кубок СССР. VI зачетная группа, 12-й класс:** 1. Ю. Вайводс (Латвийская ССР); 2. А. Мыттус (Эстонская ССР); 3. В. Пилипавичус (Литовская ССР). **VII зачетная группа, 13-й класс:** 1. А. Семешин (Латвийская ССР); 2. И. Манюшис; 3. А. Бриджюс (оба — Литовская ССР). **Командный зачет (VI и VII зачетные группы):** 1. Латвийская ССР; 2. РСФСР; 3. Эстонская ССР. **По всем видам автокросса:** 1. Латвийская ССР; 2. РСФСР; 3. Москва.

Кубок СССР 1988 г. по мотокроссу

Личный зачет. Класс 125 см³ (спортсмены 16—21 года): 1. М. Куусик (РСФСР); 2. А. Литвинов (Латвийская ССР); 3. А. Леок (РСФСР). **Класс 250 см³ (мотоциклы производства соцстран):** 1. В. Аверин; 2. А. Ледовской (оба — РСФСР); 3. А. Морозов (Украинская ССР). **Класс 250 см³ (мотоциклы любого производства):** 1. Н. Дучис (Латвийская ССР); 2. А. Морозов (Украинская ССР); 3. А. Ледовской (РСФСР). **Класс 350 см³:** 1. И. Ураков (РСФСР); 2. А. Овчинников (Москва); 3. А. Эрикеев (РСФСР). **Класс 500 см³:** 1. А. Морозов (Украинская ССР); 2. Ю. Худяков (Москва); 3. В. Кагарлицкий (РСФСР).

Чемпионат СССР 1988 г. по ипподромным мотогонкам

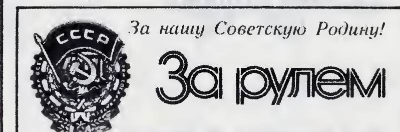
Личный зачет. Юноши. Класс 125 см³: 1. Д. Лаптев; 2. В. Сосков (оба — РСФСР); 3. К. Вийдас (Эстонская ССР). **Женщины. Класс 125 см³:** 1. Т. Плюхина; 2. Е. Гесс (обе — РСФСР); 3. М. Газуда (Украинская ССР). **Мужчины. Класс 125 см³:** 1. В. Коротков; 2. В. Макаров; 3. В. Тетерин (все — РСФСР). **Класс 175 см³:** 1. В. Свинко (РСФСР); 2. А. Галанский (Украинская ССР); 3. А. Вешкурцев. **Класс 250 см³:** 1. В. Будько; 2. А. Исаев (оба — РСФСР); 3. Я. Сеппала (Эстонская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Украинская ССР.

Чемпионат СССР 1988 г. по гаревым мотогонкам

Личный зачет. Класс 500 см³. Мужчины: 1. В. Трофимов (Украинская ССР); 2. Р. Саитгареев (РСФСР); 3. Р. Марданшин (Украинская ССР). **Юниоры:** 1. И. Дубинин (Украинская ССР); 2. А. Королев (Латвийская ССР); 3. П. Чернов (РСФСР). **Юноши. Класс 125 см³:** 1. А. Гавров; 2. А. Сушкин; 3. С. Чекмарев (все — РСФСР).

Кубок СССР 1988 г. по гаревым мотогонкам

Личные гонки. Класс 500 см³: 1. С. Кузнецов; 2. В. Клочков; 3. Е. Родин (все — РСФСР). **Парные командные гонки:** 1. «Башкирия-1» (Уфа); 2. «Восток-1» (Владивосток); 3. «Сигнал» (Ровно); 4. «Сигнал-2»; 5. СКА (Львов); 6. «Тайфун» (Элиста).



1 ● Январь ● 1989

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

На 1-й стр. обложки — фото В. Князева

Сдано в производство 31.10.1988 г. Подписано к печати 25.11.1988 г. Г-19263. Формат 60×90¹/₈. Усл. печ. л. 4. Тираж 4 910 000 экз. (1-й завод 2 335 000 экз.). Заказ 391/3. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, Селиверстов пер., 10. Телефон 207-23-82

Издательство ДОСААФ СССР, Москва. 3-я типография Воениздата.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24

Правильные ответы — 2, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 17.

I. Водитель легкового автомобиля выезжает на дорогу с площадки для стоянки. В таком случае он обязан уступить движущимся по этой дороге в любом направлении (пункт 9.2).

II. Запрещающий остановку знак действует до ближайшего перекрестка, а выезды с прилегающих к дороге территорий, в частности из дворов, перекрестками не считаются (пункт 2 и приложение 1, пункт 3).

III. Обгон второго мотоциклиста приходится уже на зону перекрестка, а здесь он разрешен только в одном случае — по главной дороге. На рисунке же знаки приоритета отсутствуют, значит это пересечение равнозначных дорог (пункт 12.3).

IV. Водитель самосвала движется по главной дороге, а потому имеет преимущество перед всеми остальными. Затем вступает в силу правило, по которому водители безрельсовых транспортных средств обязаны уступить дорогу трамваю. Между собой они определяют очередность по «правилу правой руки», так как оба находятся на второстепенных дорогах (пункты 14.3, 14.10 и 14.12).

V. Задача решается как на обычном перекрестке. Если бы справа был выезд с прилегающей к дороге территории, тогда преимущество было бы на стороне водителя автобуса. Но прилегающая территория должна находиться в пределах прямой видимости для водителя, чтобы у него на этот счет не возникало никаких сомнений. Показанное же на рисунке пересечение он вправе рассматривать как равнозначный перекресток (пункт 14.11).

VI. Пешеходам запрещается переходить проезжую часть вне пешеходного перехода, если на ней имеется разделительная полоса. А водитель автомобиля не имеет права разворачиваться через разделительную полосу, так как она не предназначена для движения транспортных средств (пункты 2 и 5.6).

VII. Цвет информационно-указательного знака говорит о том, что перед нами автомагистраль, а на ней грузовые автомобили с полной массой более 3,5 т могут двигаться только по первым двум полосам (пункт 17.1).

VIII. Показанные знаки определяют лишь способ стоянки на этом участке дороги, а остановка может выполняться как всегда на краю проезжей части у тротуара (пункт 13.1 и приложение 1, пункт 7.6.3).

Всесоюзные соревнования 1988 г. по мотомногоборью

Личный зачет. Юноши. Класс 125 см³: 1. А. Мкртчан (РСФСР); 2. А. Стефанович (Узбекская ССР); 3. С. Аракелян (Грузинская ССР). **Мужчины. Класс 350 см³:** 1. В. Салимгареев (Узбекская ССР); 2. В. Пуголовкин (РСФСР); 3. У. Сугасен (Азербайджанская ССР). **Командный зачет:** 1. РСФСР; 2. Узбекская ССР; 3. Азербайджанская ССР.

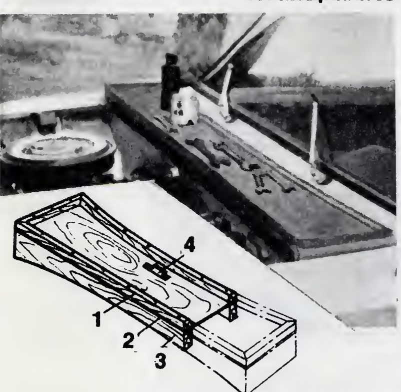
Чемпионат СССР 1988 г. по мотоболу

Высшая лига: 1. «Ковровец» (Ковров); 2 «Металлург» (Видное, Московская область); 3. «Жемуктехника» (Кретинга, Литовская ССР); 4. «Локомотив» (Тихорецк); 5. «Вымпел» (Полтава); 6. «Автомобилист» (Элиста). **Первая лига (группа «А»):** 1. «Кировец» (станица Красноармейская, Краснодарский край); 2. «Виноградарь» (станица Наурская, Краснодарский край); 3. «Дружба» (село Мачехи, Полтавская область).

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

При ремонте или обслуживании двигателя, других агрегатов, находящихся в моторном отсеке легкового автомобиля, очень удобно детали, инструмент и необходимые материалы держать на специальной полке (см. фото). Сделана она из кусков фанеры толщиной 6—8 мм и отрезков брусков, как показано на рисунке.

Рязанская область,
г. Касимов **Ю. МЕЩАНИНОВ**



Полка: 1 — бортик; 2 — основание; 3 — подставка; 4 — вырез под замок капота.

Чтобы снять картер сцепления у **«Москвича—412»**, **«2140»**, как рекомендовано в сентябрьском номере журнала «За рулем» за 1988 год, надо наклонять заднюю часть двигателя, для чего требуется выполнить ряд дополнительных операций.

Я исключаю их — после демонтажа стартера выворачиваю две шпильки его крепления при помощи двух гаек. Это упрощает работу.

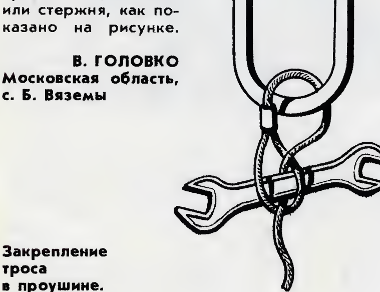
Э. НЕСЕЛОВСКИЙ
г. Москва

Справка редакции. Резьбовое соединение стальных шпилек с алюминиевым корпусом не рассчитано на многократное разъединение. Поэтому после разборки не исключено ослабление крепления шпилек, а стало быть и стартера, в процессе эксплуатации.

Не раз приходилось видеть, как неумело закрепленный трос буксира в проушине **автомобиля** самопроизвольно отсоединялся, или, наоборот, его невозможно было отвязать.

Если проушина большая, позволяющая ввести в нее петлю троса, то очень надежно его можно закрепить, а потом легко отсоединить при помощи ключа или стержня, как показано на рисунке.

В. ГОЛОВКО
Московская область,
с. Б. Вяземы

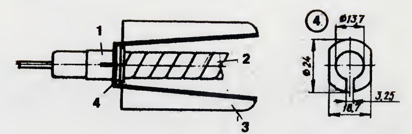


Закрепление троса в проушине.

В «Ниве» **ВАЗ—2121** при пользовании стояночным тормозом бывает, что от большого усилия расходятся лапки кронштейна, удерживающего оболочку троса, и тормоз отказывает.

Чтобы трос не выходил из кронштейна, я поставил между ним и втулкой оболочки шайбу 4 (см. рисунок), повернув ее прорезью в другую сторону относительно прорези в кронштейне.

г. Пенза **В. ПАЮК**



Крепление троса: 1 — втулка; 2 — оболочка; 3 — кронштейн; 4 — шайба.

Если на **мотоциклах ИЖ, ЯВА или ЧЗ** с 12-вольтовым электрооборудованием отказало реле напряжения (батарея сильно перезаряжается или, наоборот, не заряжается), его временно можно заменить лампой накаливания. Для этого на ЯВЕ или ЧЗ необходимо отсоединить от реле-регулятора провода с маркировкой «Д+» и «Д» и соединить их между собой через обычную лампу 12 В, 8—10 Вт. Такая лампа почти у каждого есть в запасе. В крайнем случае в светлое время суток можно использовать лампу из заднего фонаря. Поскольку у лампы нелинейное сопротивление, достигается довольно сносная регулировка бортового напряжения. Это позволяет уверенно добраться до места, где реле можно отремонтировать или заменить новым.

Аналогично поступаем с ИЖами. От блока БПВ-14-10 отсоединяем провод, обозначенный на схеме «—X_1», и через лампу соединяем его с «массой».

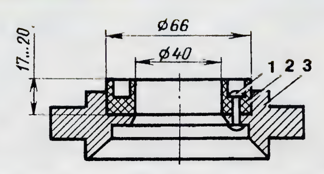
С такой переделкой можно ездить, и довольно долго. Важно помнить, что лампа — не реле напряжения, поэтому во избежание повреждения батареи и потребителей следует избегать движения с большими оборотами, чтобы напряжение не поднималось выше 14,5 В.

С. ШЕВЧЕНКО
Волгоградская область,
г. Урюпинск

Хочу напомнить владельцам автомобилей с двигателем **«Москвич—412»**, что, если не удается приобрести графитовый выжимной подшипник сцепления, его можно заменить самодельным текстолитовым, например таким, как показан на рисунке.

У меня этот подшипник, пропитанный маслом, служит уже 25 тысяч километров.

А. БОРЗЕНКОВ
Амурская область,
с. Чигири



Выжимной подшипник: 1 — заклепка; 2 — текстолитовое кольцо; 3 — обойма.

В **«жигулях»** пенопластовый поплавок в бачке с тормозной жидкостью со временем так бывает пропитан ею, что начинает давать ложные сигналы. Поскольку в продаже поплавков нет, а приобретать комплект с бачком дорого, я восстановил плавучесть старого поплавка вот таким образом.

Сделав в нем несколько десятков проколов швейной иглой, опустил в банку с бензином, который вытеснил тормозную жидкость из пенопласта. Затем хорошо просушил поплавок и покрыл его тонким слоем клея «Момент», убедившись заранее, что он не растворяется в тормозной жидкости («Нева»).

Вот уже много времени указатели уровня в бачке работают безукоризненно на двух машинах.

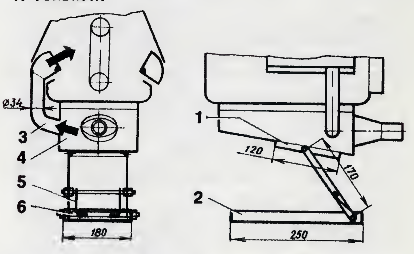
А. МИХНО
Ставропольский край,
г. Железноводск

При пуске двигателя **«Запорожца»** зимой (температура ниже 15 градусов) рекомендуется подогревать масло в поддоне паяльной лампой при помощи приспособления, описанного в руководстве по эксплуатации автомобиля. Но у этого приспособления большой недостаток: его трудно применить, когда уменьшается расстояние от поверхности, на которой стоит автомобиль, до поддона, например, на зимней дороге с наледями, на мерзлой земле с буграми и т. п.

Я изготовил более удобную опору для короба, как показано на рисунке. Основание коробчатого сечения изготовлено из металлического листа толщиной 1—1,2 мм. На ось **6** надеты две пружины **5**, прижимающие плиту **1** к коробу **4** с достаточным усилием. Все приспособление в нерабочем положении укладывается в основание и фиксируется спицей через отверстия в стенках.

Чтобы наряду с маслом подогревать и верхнюю часть двигателя, где расположен карбюратор, я вставляю в короб трубу (колено от глушителя «жигулей»), второй конец которой входит под заслонку термостата. Это позволяет сократить время до пуска почти вдвое.

А. КОСОЛАПОВ
Куйбышевская область,
г. Тольятти



Приспособление для подогрева двигателя: 1 — плита; 2 — основание; 3 — труба; 4 — короб; 5 — пружина; 6 — ось.

Индекс 70321

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЖУРНАЛА

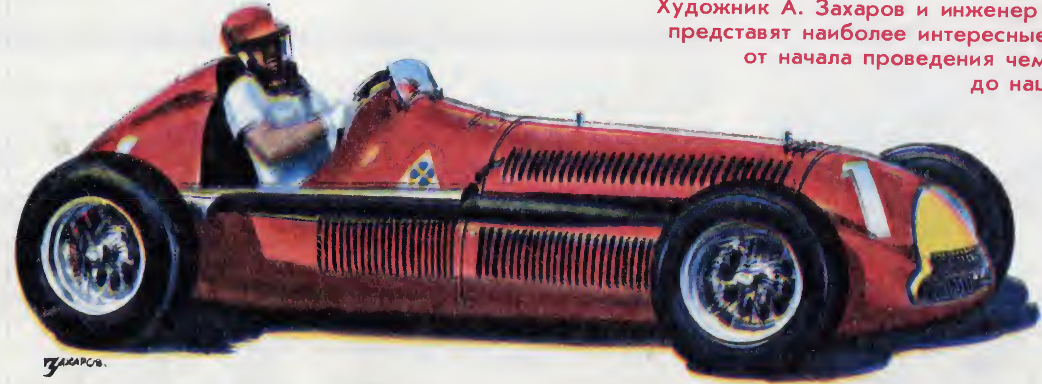
За рулем

Цена 1 руб.

«АЛЬФА-РОМЕО-158» (Италия)

В 1989 году мы посвящаем историческую серию гоночным автомобилям чемпионата мира в формуле 1.

Художник А. Захаров и инженер А. Атоян представят наиболее интересные машины от начала проведения чемпионатов до наших дней.



Этот автомобиль не имел себе равных в течение двух первых чемпионатов мира. Серия побед началась с открытия первого чемпионата — 13 мая 1950 года на английской трассе «Сильверстоун». В том сезоне гонщики, выступавшие на «158-й», победили во всех шести этапах, а в 1951 году — в четырех из семи.

На этих автомобилях выступали такие именитые гонщики, как Д. Фарина, Х. М. Фанхио, Л. Фаджоли, двое из которых завоевали титул чемпиона мира: в 1950 году — Фарина, в 1951 году — Фанхио.

Работы над проектом «158» начались еще до войны, в 1937 году под руководством конструктора Д. Коломбо.

Восьмицилиндровый рядный двигатель создан на базе V-образного 16-цилиндрового «16К-316», его начальная мощность составила 195 л. с./144 кВт при 7200 об/мин, а в 1939 году была доведена до 225 л. с./166 кВт при 7500 об/мин. К первым послевоенным соревнованиям двигатель был оснащен двухступенчатым компрессором «Рутс», что увеличило его мощность до 260 л. с./201 кВт. Постоянный рост мощности привел к огромному расходу топлива — до 170 л/100 км, а вместе с тем и увеличению бензобаков — до 300 литров.

Двигатель имел смазочную систему с «сухим» картером, трехкамерный карбюратор «Вебер», зажигание от двух магнето. У машины была пространственная рама из стальных труб, независимая подвеска передних колес, задняя подвеска типа «де Дион» (позднее — независимая на поперечных рычагах), двухконтурная тормозная система с барабанными механизмами (диаметр передних — 378 мм, задних — 355,5 мм). В 1951 году модернизированный автомобиль получил индекс «159» (его отличающиеся данные — в скобках).

Год постройки — 1950 (1951); число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 8, рабочий объем — 1479 см^3, мощность — 350 л. с./257 кВт при 8500 об/мин (425 л. с./313 кВт при 9300 об/мин); сцепление — многодисковое; коробка передач — четырехступенчатая; размеры, мм: длина — 4013, ширина — 1067, высота — 915; снаряженная масса — 900 (1100) кг; скорость — 290 (305) км/ч.

«ФЕРРАРИ-500» (Италия)

К концу 1951 года в чемпионате мира сложилась ситуация, требовавшая немедленного вмешательства регламентирующих организаций. «Альфа-Ромео» объявила, что снимает команду с чемпионата, количество соревнующихся фирм свелось к минимуму.

ФИА пришлось объявить о проведении в 1952—1953 гг. чемпионата мира в рамках более простой формулы 2, что резко снижало расходы на постройку машин, содержание команды и позволяло принять участие в чемпионате ранее не стартовавшим фирмам. «Феррари» готовилась к обострению борьбы. Здесь в крайне сжатые сроки (двигатель, например, был создан всего за 100 дней) под руководством главного конструктора Аурелио Лампреди удалось разработать один из лучших автомобилей пятидесятых годов — «Феррари-500». В чемпионате мира 1952 года на нем были выиграны все семь этапов, и Альберто Аскари стал чемпионом. В 1953 году — семь побед в восьми этапах и вновь чемпион — Аскари. Всего же на «Феррари-500» гонщики стартовали в 104 соревнованиях и в 29 добились победы.

Из особенностей машины отметим блок цилиндров двигателя, отлитый заодно с головкой (это сделало мотор сложнее, но избавило от ненадежного стыка), наличие двух магнето и двух свечей в каждом цилиндре для бесперебойной работы, заднюю подвеску типа «де Дион» с поперечной рессорой, пространственную раму из труб овального сечения. Ниже в скобках указаны данные варианта 1953 года.

Год постройки — 1952; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 4, расположение — рядное, рабочий объем — 1985 см^3, мощность — 175 (185) л. с./129 (136) кВт при 7500 об/мин; коробка передач — четырехступенчатая без синхронизаторов; дифференциал — самоблокирующийся фирмы ЦФ; размеры, мм: длина — 3624, ширина — 1382, высота — 985; масса — 600 кг; запас топлива — 150 л; расход топлива — 22—24 л/100 км; скорость — 290 км/ч.